LES

PORTS DE COMMERCE

FRANÇAIS



Photo Albin Huart.

UN DES BASSINS DU PORT DE COPENHAGUE

ALBIN HUART
MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE
CHARGÉ DE MISSION PAR LE « MUSÉE SOCIAL »

LES PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

Préface de M. Daniel BELLET

SECRÉTAIRE PERPÉTUEL DE LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE POLITIQUE
PROFESSEUR A L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

AVEC UNE PHOTOGRAPHIE ET 2 PLANCHES HORS TEXTE

LIBRAIRIE BERGER-LEVRAULT

PARIS — RUE DES BEAUX-ARTS, 5-7
NANCY — RUE DES GLACIS, 18

1911

PRÉFACE

M. Albin Huart me soumet à une épreuve quelque peu embarrassante, en me demandant une préface pour le livre que voici. Je ne suis pas convaincu, en effet, que je sois susceptible d'ajouter, à ce qu'il a écrit, quelque chose d'utile et d'intéressant pour le lecteur. Il a abordé audacieusement, mais avec succès, un vaste plan; il a voulu tout à la fois s'occuper de l'organisation générale des ports de commerce, de leurs installations, en même temps que de la situation économique et financière du pays, de l'abondance ou de la rareté des capitaux : toutes circonstances qui réagissent forcément sur les conditions d'exploitation des ports et leur mouvement commercial. Tout au plus ces quelques lignes pourraient-elles venir confirmer ce que mon collègue dit ici, en apportant, et des observations personnelles

et aussi la morale, les conclusions des discussions qui ont pu avoir lieu sur les questions considérées dans diverses séances de notre Société d'Économie Politique.

Cette question des ports de commerce, et plus particulièrement des ports francs, là où l'importation est gênée par la législation douanière, se rattache intimement à ces manifestations commerciales, à cet échange, indispensables absolument au développement d'un pays.

Aussi bien les partisans mêmes du protectionnisme n'osent-ils pas être logiques jusqu'au bout, et se déclarer les adversaires déterminés des échanges internationaux. Ils prétendent seulement choisir les produits sur lesquels ils estiment bon que les échanges soient tolérés, du moins à l'importation ; sans se rendre compte, d'ailleurs, que les produits qu'ils désirent exporter en quantité aussi considérable que possible ne peuvent être utilement payés à nos exportateurs que sous forme de produits répondant aux besoins divers du pays, c'est-à-dire des particuliers. Pour nous, bien entendu, les ports de commerce et le commerce ont

un rôle autrement plus ample à remplir. Nous croyons aux avantages, à la nécessité même de la spécialisation entre les pays comme entre les individus, c'est-à-dire entre les individus appartenant à des nationalités diverses, comme entre ceux qui sont d'une même nationalité. Allant plus loin que M. Albin Huart, qui parfois exprime l'opinion qu'une marine nationale est absolument nécessaire au commerce des nations, nous considérons que ce commerce peut se faire dans les meilleures conditions, c'est-à-dire de la façon la plus économique, avec un prix de revient abaissé au minimum, si les commerçants et les produits du pays, tout autant que ceux qui s'y importent, trouvent des bateaux et des armateurs d'une nationalité quelconque assurant des transports aux meilleures conditions possibles. Mais il est bien certain, par contre, que nous devons être en mesure d'offrir aux navires, quels qu'ils soient, des ports aussi bien installés que possible, répondant aux nécessités de la navigation maritime, à même de recevoir, sans leur imposer d'attentes coûteuses, les navires les plus perfectionnés,

les plus modernes, les plus puissants, les plus grands, soit quand ils arrivent chargés d'importations, soit quand ils partent portant des produits d'exportation. Ce sont les « orifices » dont parle M. Albin Huart, en employant un mot assez pittoresque qu'il applique pourtant un peu plus particulièrement au rôle que les ports de commerce jouent ou devraient jouer avec ces voies de navigation intérieure, dont, au surplus, on s'exagère de façon démesurée l'importance et la portée.

Notre collègue a laissé entendre avec raison que nos ports de commerce souffrent de deux séries principales de circonstances. Ils sont trop *administrés*, au sens officiel du mot; ils ne sont pas assez perfectionnés, transformés, améliorés, au point de vue des aménagements techniques. Il y a un rapport intime et nécessaire, quand on veut voir le commerce maritime se développer, entre les installations, les aménagements des ports maritimes, et les progrès de la navigation moderne. Il y a quelques années, devant le Congrès international d'expansion économique mondiale de Mons,

nous avions eu l'occasion de montrer l'intimité de ces rapports, et d'insister sur les mesures principales à prendre dans les établissements maritimes, si on veut qu'ils soient fréquentés par les grands navires permettant seuls de transporter économiquement les marchandises. Aussi bien divers techniciens, qui ne sont point des économistes au sens propre du mot, mais qui sont obligés de considérer les questions économiques, parce qu'ils étudient les problèmes commerciaux, ont depuis quelques années suivi pas à pas le développement et les transformations des navires modernes. Nous pourrions citer M. Elmer Lawrence Corthell, le célèbre ingénieur américain, un ingénieur français, M. Vétillart, et beaucoup d'autres que nous ne pouvons rappeler. M. Corthell en particulier, à deux reprises, et dans des mémoires qui ont fait justement sensation, a essayé d'émettre des prévisions sur les dimensions que prendrait le navire de commerce durant une certaine période déterminée, et par conséquent sur le tirant d'eau, les longueurs d'écluses, etc., que l'on devait dès mainte-

nant réaliser dans les grands ports, si l'on voulait les voir demeurer un certain temps en état de recevoir les engins économiques appliqués au commerce maritime.

Pour répondre à ce besoin de rapidité et de bon marché qui correspondent si bien à la loi du moindre effort économique, pour diminuer l'immobilisation des marchandises en cours de transport, on est arrivé à accroître constamment, comme nous le laissions entendre, les dimensions du navire et aussi son tirant d'eau : celui-ci, moins que celui-là, par suite même des lenteurs que l'on mettait, dans les établissements maritimes, à accroître la profondeur des chenaux et des bassins. Nous ne disons rien des perfectionnements de l'engin mécanique puisque, directement, cela ne se rapporte point à la question que nous envisageons. D'ailleurs, en dépit même de ces perfectionnements si remarquables, on n'en a pas moins été obligé d'arriver à construire des navires de capacité énorme, des bateaux atteignant couramment, à l'heure actuelle, 220, 240 mètres, et même davantage, pour que le frêt par tonne kilométrique ou par tonne mille,

si l'on emploie le langage maritime, s'abaisse de jour en jour. Les navires établis de la sorte coûtent des millions et des dizaines de millions; mais c'est une raison de plus pour qu'ils puissent pénétrer le plus rapidement possible dans le port, et en sortir de même après avoir effectué, en toute hâte, les opérations commerciales qui s'imposent à eux. Il faut renouveler le plus souvent possible, et par suite le plus vite possible, et le capital-marchandises enfermé dans la cale du navire, et le capital d'établissement représenté par ce navire même. Il faut faire rendre le plus possible à ce capital, en multipliant le nombre des traversées, en permettant les entrées et les sorties à toute heure, tout aussi bien qu'en diminuant la durée des stationnements.

C'est dans ces conditions, et pour arriver à ce desideratum, qu'on s'est mis à construire des bateaux dont le tirant d'eau est de 11 mètres au moins. Nous n'avons pas à dire que la France ne possède guère de ports où l'on rencontre ce tirant, même aux hautes mers les plus favorables. Et encore est-il bien certain que le tirant d'eau réalisé

actuellement est assez modeste, par rapport aux autres dimensions des navires que l'on construit maintenant. On l'eût certainement porté à une profondeur plus grande, si les constructeurs et armateurs eussent espéré voir prochainement s'offrir à eux nombre de ports susceptibles de recevoir leurs navires. Comme l'a dit Francis Elgar, le grand tirant d'eau est un des éléments les plus importants de la vitesse sur mer; et qu'on n'oublie point que cette vitesse s'impose pour le transport des marchandises tout comme pour les bateaux à passagers, bien que l'allure puisse être de façon absolue différente pour l'un ou l'autre de ce genre de transport. M. Corthell a dit lui aussi : « le tirant d'eàu, voilà le desideratum sur lequel il faudrait appeler l'attention urgente de tous ceux qui désirent le développement continu du commerce. »

Nous nous garderons de nous laisser entraîner par un côté du sujet qui nous intéresse personnellement beaucoup, et auquel nous consacrons souvent les efforts de notre plume; mais la situation même, à cet égard, des ports maritimes de France

nous montre bien les inconvénients de cet excès d'*administration officielle* sous lequel pâtissent ces ports. Cette administration ne les a point empêchés, tout au contraire, d'être fort en retard sur maint autre établissement étranger, au point de vue du tirant d'eau, des dimensions des écluses, et de toutes les conditions techniques qui mettent un grand port en état de mériter ce nom, et de recevoir les navires modernes transportant économiquement les marchandises les plus diverses.

Il est évident que c'est à modifier cet état de choses que les efforts doivent se poursuivre. Cela ne veut point dire, bien entendu, qu'au point de vue douanier et au point de vue commercial proprement dit, il n'y ait des mesures importantes à prendre également. Là aussi, nous sommes entièrement avec M. Albin Huart, et, tout comme lui, nous nous élèverons contre les formalités innombrables, les gênes invraisemblables que la législation douanière française impose au commerce d'importation, et par conséquent au commerce tout court et à l'échange.

Nous ne sommes peut-être point un enthousiaste des ports francs, en ce sens que nous n'espérons pas trouver en eux des remèdes aux conséquences funestes qu'a forcément le protectionnisme. Un de nos collègues, à tendances nettement protectionnistes, du moins en ce qui concerne plus spécialement l'industrie qu'il pratique, s'écriait un jour, dans une discussion devant la Société d'Économie Politique, où l'on avait parlé des ports francs, et où l'on avait vanté leurs avantages : « Ce qui vous plaît ici, c'est que vous voyez une brèche faite au régime protectionniste, et c'est, moi, ce que je redoute. Eh bien! si vous voulez attaquer les tarifs de 1892, allez-y franchement, et ne vous y prenez pas de biais. » Je serais assez tenté de reprendre la fin tout au moins de l'exclamation que je viens de reproduire. J'aimerais certainement mieux voir une attaque directe contre les tarifs protectionnistes qui musellent le commerce, et par suite l'industrie, dans notre pays. Et comme le disait notre cher maître, Frédéric Passy, les mesures réclamées sous la forme de ports francs ou de

zones franches ne seraient qu'une brèche très modeste dans le régime de restriction et de protection actuel. Il ajoutait toutefois que ce serait une brèche, et que cette brèche si petite qu'elle soit, une fois ouverte, s'élargirait. C'est à ce titre qu'il peut être désirable de voir se créer des ports francs en France. C'est peut-être un enseignement en même temps qu'un début. On démontrerait pratiquement les avantages de la liberté, ce qui pourrait réagir sur l'opinion et sur la législation douanière. Les centres internationaux créés sous la forme de ces ports francs ou de ces zones franches, seraient susceptibles, sans doute, de permettre un important mouvement d'affaires entre les divers marchés étrangers, par l'intermédiaire même de ces centres, et une partie des commerçants français en tireraient profit, ce qui ne peut manquer de profiter finalement à l'ensemble du pays.

A la vérité, le régime des ports francs, dans notre pays, rencontrerait sans doute bien des difficultés provenant de la surtaxe d'entrepôt. D'autre part, il ne faut point

se faire d'illusions; et, dans le désir où l'on est souvent d'imiter ce qui est fait à l'étranger, on ne doit pas s'imaginer que la prospérité industrielle de l'Allemagne soit le résultat même de la création des ports francs. En somme, ce qui pèse le plus sur le commerce français, et par conséquent sur le mouvement commercial de nos ports maritimes, c'est le régime, ce sont les règlements douaniers. On pourrait déjà trouver des avantages considérables à une transformation dans un sens libéral du régime de l'admission temporaire et des entrepôts. A un autre point de vue, il ne faut pas croire que les ports francs soient susceptibles de devenir des centres industriels, mais la liberté des manipulations, dans l'intérieur de l'entrepôt, est déjà une liberté précieuse qu'il faudrait chercher à conquérir. Et on ne peut pas oublier que Marseille, en 1817, a réclamé la suppression du bénéfice qu'on lui avait rendu, en 1814, de sa situation antérieure de port franc; ce qui laisserait supposer que cette situation n'aurait pas tous les avantages que l'on escompte volontiers.

Ce qui est vrai, ce qui ressort bien de l'excellente étude de M. Albin Huart, c'est ce qu'il dit, à un certain moment, à propos d'Anvers. Il rappelle que les progrès et la fortune magnifique de ce port n'ont point eu besoin de l'existence d'un port franc pour se réaliser; ils se sont faits tout simplement sous le régime, toujours bienfaisant, de la liberté.

Daniel BELLET,

Secrétaire perpétuel de la Société d'Économie Politique,
Professeur à l'École des sciences politiques.

AVANT-PROPOS

Le but que nous nous sommes proposé, en écrivant ce livre, a été de signaler, une fois de plus, à l'opinion publique une situation douloureuse pour notre amour-propre national et une situation grave pour l'avenir de notre pays. Que le lecteur ne veuille voir dans les pages qui suivent que le désir de montrer ce que sont les ports de commerce pour l'économie d'un pays, le rôle qu'ils sont appelés à jouer dans le développement économique, enfin dans quel état nos ports français se trouvent, ce qui a été fait et ce qui n'a pas été fait pour assurer leur essor. Et comme la question de la prospérité des ports français est fonction de l'essor économique de toute la France, on ne s'étonnera pas des critiques très vives que nous avons formulées sur une organisation qui ne correspond nullement aux nécessités actuelles.

Pour qu'un port puisse se développer, il ne faut pas seulement qu'il soit bien situé, dans une baie abritée et non accidentée, il faut, pour

facteur primordial : un hinterland, *c'est-à-dire un arrière-pays qui, non seulement soit un grand producteur, mais également un grand consommateur. Car pour que les navires soient attirés dans un port, il ne suffit pas qu'ils aient un fret d'aller, mais aussi un fret de retour.*

C'est ce qui explique pourquoi — indépendamment de la question d'outillage, etc. — certains ports européens se sont développés au détriment de nos principaux ports français.

Il faut aussi que la législation douanière ne soit pas restrictive. Limiter au marché national la vente des produits nationaux, c'est restreindre le marché sur lequel nos produits pourraient trouver un écoulement avantageux. Car, par voie de réciprocité, si nous fermons nos frontières aux marchandises étrangères, l'étranger, à son tour, élèvera ses droits protecteurs. A ce jeu, qu'avons-nous à gagner? Si nous prenons une balance et que nous mettons d'un côté ce que l'étranger nous vend, et qui nous est indispensable pour le développement de notre industrie, et de l'autre côté, ce que nous vendons à l'étranger, c'est-à-dire le superflu, car ce sont les produits de luxe qui composent la majeure partie de notre exportation, donc nous vendons à l'étranger ce dont il peut se passer (vins, champagnes, étoffes de soie, articles de Paris), s'il veut user de représailles la

balance montrera tout ce que nous avons à perdre à une politique protectionniste agressive et le peu que nous avons à y gagner.

C'est ce qui ressort très nettement de la préface que M. Daniel Bellet, qui joint à ses connaissances économiques sa haute science d'ingénieur, a bien voulu nous donner pour présenter ce livre modeste au public.

Notre désir est qu'il soit utile à une cause qui nous est chère, pour laquelle nous avons toujours lutté et ne cesserons de lutter, car nous y voyons pour notre pays une source de prospérité indéniable.

Albin HUART.

LES

PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS

INTRODUCTION

LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT EN FRANCE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les placements français à l'étranger

La campagne commencée, il y a quelques années, contre nos grands établissements de crédit a été reprise ces temps derniers. Lysis et M. Domergue, le directeur de la *Réforme économique*, dans la presse, MM. Klotz et Henry Michel (des Bouches-du-Rhône) au Parlement, ont porté contre ces établissements de crédit des accusations formidables, qui, si elles étaient vraies, condamneraient à tout jamais ces potentats du crédit moderne; mais si elles sont sans fondements, si elles ne reposent sur aucun fait palpable et appréciable, il est nécessaire qu'elles soient détruites.

M. J. Domergue écrivait, en commençant son plaidoyer : « Le procès des grands établissements de crédit est ouvert. C'est le devoir de chacun de verser au dossier les éléments d'appréciation qu'il possède et d'exposer les raisons sur lesquelles il les appuie (1). » C'est uniquement ce que nous nous proposons de faire, sans parti pris, en examinant seulement des faits et des chiffres indiscutables.

On accuse donc les établissements de crédit français de drainer l'épargne française pour encourager et développer l'industrie étrangère.

Les capitaux de l'épargne n'ont-ils donc pas le droit d'aller où le besoin les appelle et où on leur offre la meilleure rémunération et le plus de sécurité? Est-ce que le placement à l'étranger d'une partie de notre fortune n'accroît pas la richesse de notre pays?

La plupart des emprunts cotés à la Bourse de Paris n'ont-ils pas complètement satisfait la clientèle française qui y avait participé?

Sur tant de milliards représentés par des valeurs cotées sur notre marché, une bonne partie est constituée en emprunts étrangers, soit; mais les emprunts argentins et brésiliens, soit fédéraux, soit provinciaux, les emprunts russes, chinois et japonais, les emprunts turcs et égyptiens,

---

(1) J. Domergue, *La Question des établissements de crédit*. 1 brochure de 120 pages, 1909. Librairie de la Bourse et à la *Réforme économique*.

n'ont-ils pas rapporté de gros bénéfices à la France?

Les emprunts roumains, bulgares et serbes n'ont-ils pas été pour nous un excellent placement?

N'y a-t-il pas dans cette partie orientale de l'Europe des nations en plein développement politique et économique, auxquelles il est de notre intérêt, bien entendu, de prêter les capitaux dont elles ont besoin?

Autant de questions que soulève l'accusation si obstinément dirigée contre nos établissements de crédit.

D'abord, qu'est-ce que l'exportation des capitaux? Une exportation comme une autre, et ce n'est que la moindre partie de nos placements à l'étranger qui est expédiée en or, la majeure partie restant en France pour solder l'achat des marchandises. L'exportation doit être libre, de même que celle des marchandises, qui n'a comme entraves apportées à son développement que des droits de douane établis par les pays étrangers. Mais il serait aussi absurde d'empêcher l'exportation des capitaux français que de suivre la politique des anciens rois de France, qui interdisaient l'exportation du numéraire.

Si les capitaux français vont de préférence à l'étranger, et, bien sûr, ils n'y vont pas tous, c'est qu'ils y trouvent une rémunération meilleure, un emploi plus lucratif que ceux qu'ils

trouveraient en France. C'est même grâce à ce que tous les capitaux ne sont pas placés en France, où ils seraient inutilisés, que le taux de l'intérêt n'y est pas avili.

La France, pays avant tout agricole, pays moins industriel que l'Allemagne ou la Belgique, a une puissance d'absorption limitée, vu surtout sa faible natalité.

L'exportation des capitaux profite au pays tout entier, car chaque année il rentre une somme considérable, sous forme d'intérêts. Ces sommes sont de nouveau remployées, et cela au grand profit du commerce et de l'industrie.

Placé à l'étranger, cet argent entraîne avec lui des marchandises; il augmente par là le mouvement commercial général, et procure au commerce de nouveaux débouchés et à l'industrie de nouvelles commandes.

L'exemple de l'Allemagne en Orient, en Extrême-Orient et dans l'Amérique du Sud (1), celui de l'Angleterre dans l'Amérique du Sud, au Canada et aux Indes (2), doivent nous servir de leçon.

Ce ne sont d'ailleurs pas — il faut le remarquer — les établissements de crédit qui dirigent

(1) Cf. DIOURITCH, *L'Expansion des banques allemandes à l'étranger*. Rousseau, éditeur, 1909.

(2) On trouvera l'évaluation des capitaux anglais engagés à l'étranger dans le travail de George Paish, directeur du *Statist*, intitulé : *Great Britain's Capital investments in other Lands* (*Journal of the R. Statistical Society*, 30 sept. 1909).

les capitaux français; c'est le capitaliste qui indique le genre d'affaires qu'il juge avantageux et susceptible d'avenir. Les capitalistes français savent ce qu'ils veulent en fait de placements.

« On pourrait dire du capitaliste français, disait un jour M. Paul Leroy-Beaulieu, qu'il est le plus hardi qui soit dans le monde entier. C'est lui seul qui a percé ou cherché à percer les isthmes : ceux de Suez, de Corinthe et de Panama; il a fait les chemins de fer de tout le midi de l'Europe et, au début, ceux de l'Autriche-Hongrie et de Russie; à l'heure actuelle, il fait, en grande partie, ceux de l'Amérique du Sud et ceux aussi de la Chine; il prend de grands intérêts dans les chemins de fer américains; il a possédé un bon tiers des mines d'or du Transvaal; il détient en Espagne, au Mexique, au Chili, dans le nord de l'Afrique, les principales mines de métaux communs (cuivre, zinc, plomb, fer), qui ne sont pas aux mains d'Américains; il a presque tous les charbonnages de Pologne et une bonne partie de ceux du sud de la Russie; les deux tiers de la production du phosphate du globe lui sont dus, et il est fortement intéressé dans les nitrates; il est le premier à avoir transformé en grandes industries ces découvertes scientifiques regardées longtemps comme de simples objets de goût ou de distraction : l'automobile et le phonographe.... »

De cet éloge mérité du capitaliste français, il

ressort qu'il a porté partout l'épargne française, et qu'il a ainsi accru la richesse du pays.

Ce serait lui faire injure que de croire qu'il avait l'intention de s'appauvrir en plaçant ainsi ses « épargnes » à l'étranger. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'ait fait que de bons placements. Il en a fait de mauvais, comme il en a fait d'ailleurs aussi en France.

Il y a eu des pays dans lesquels notre épargne avait fait d'importants placements, qui ont fait faillite : l'Espagne et la Turquie, par exemple. Ces cas se sont considérablement raréfiés; et puis, si même ils existaient encore, ne devrait-on pas les considérer comme le risque de perte qui est inhérent à toute entreprise d'importance moyenne? De même qu'un commerçant ou un industriel, le capitaliste coure ce risque. Une chose importe cependant : c'est que le chapitre des pertes ne dépasse pas celui des gains et qu'ensuite le premier, de plus en plus, s'amoindrisse par rapport au second. Or, les pertes causées par les placements étrangers d'une certaine importance appartiennent au passé, ce qui d'ailleurs n'a pas empêché les adversaires de nos établissements de crédit de dire que tous nos placements à l'étranger avaient été une perte pour le capitaliste français.

Il importe d'examiner si ce reproche est fondé, et pour cela, nous comparerons les cours d'émission avec les cours actuels, auxquels les plus

importants emprunts étrangers sont traités sur notre marché.

Prenons, par exemple, les emprunts des plus importants États de l'Amérique du Sud : on cherchera en vain où l'épargne française a vu un État, créancier important, faillir à ses engagements.

	Cours d'émission	Cours au 1er octobre 1910
	—	—
RÉPUBLIQUE ARGENTINE		
Emprunt 5 °/o 1884	426 25	525f00
— 4 °/o 1896 (Rescision)	75	98 25
— 4 °/o 1900	»	100 00
— 5 °/o intérieur or 1907	495	524 00
— 8 °/o — 1909	497 25	515 75
BRÉSIL		
Emprunt 4 1/2 °/o 1883	89 1/2	99 35
— 5 °/o 1898 (Funding)	100	106 00
— 5 °/o 1908-1909	93	102 50
— 5 °/o or 1909 (Port de Pernambuco)	465	508 00
Minas Geraes 5 °/o 1907	487 50	506 00
Espirito Santo 5 °/o	415	501 00
Sao Paulo 5 °/o 1907.	465	506 00
MEXIQUE		
Emprunt 4 °/o 1904	94	98 90
— 4 °/o or 1910.	97 62 1/2	97 70

L'état des finances de la république Argentine est bon. A la fin de 1909, la dette extérieure consolidée n'était plus que de 310 millions de piastres or contre 314.740.000 fin 1908 et 319.510.000 fin 1907. Par contre, pour la dette intérieure en or, sa valeur était de 87.730.000 piastres fin 1909 contre 38.740.000 fin 1908 et 55.510.000 fin 1907; la dette intérieure en papier, après avoir été, fin 1907, de 98.500.000 piastres et fin

1908 de 104.540.000 piastres, se retrouve, fin 1909, à 103.350.000. De plus, dans les 55.510.000 piastres de la dette intérieure or, sont compris les 16.880.000 piastres que le Banco de la Nacion Argentina avait été autorisé à emprunter pour l'augmentation de son capital, qui ne furent pas émis et qui ont été rattachés à l'emprunt 1909. Enfin la dette flottante en bons du Trésor, avances, etc., n'existe plus.

Il est vrai que le budget est en constante augmentation; mais, comme l'a fait remarquer le ministre des finances de la république Argentine, le Dr Iriondo, si les dépenses ont été augmentées, c'est pour répondre aux besoins urgents provoqués par le rapide développement des forces vitales de production dans le pays. C'est ainsi que le gouvernement s'est vu dans la nécessité soit d'entreprendre, soit de poursuivre d'importants travaux publics. Toutefois — et il convient de le noter — les comptes du Trésor pour 1909 se sont clôturés sur un solde en caisse de 9 millions de piastres. Les recettes pour 1909 avaient été évaluées à 254.776.666 piastres et elles ont atteint de 273 à 274 millions; d'où une plus-value de 19 à 20 millions.

En ce qui concerne la situation monétaire, si, en 1902, la circulation fiduciaire de 234.151.000 piastres avait pour garantie une réserve en espèces équivalant à 124.876.000 piastres or, soit une proportion de 53 %, en 1909, par contre,

la circulation, qui équivalait à 301.466.000 piastres or, avait pour garantie 201 millions de piastres en or monnayé, soit 66,5 %. Cette somme est déposée à la caisse de conversion et au Banco de la Nacion Argentina.

Si nous avons d'importants intérêts dans cette république, ce sont néanmoins les capitalistes anglais qui ont employé en Argentine la somme la plus importante. Ce sont eux seuls qui, jusqu'à ces dernières années, construisirent la plupart des voies ferrées, créèrent des établissements de banque, des banques hypothécaires, en ce pays où l'agriculture tient une si grande place, et des tramways. D'ailleurs, la somme totale des capitaux anglais employés dans l'Argentine au 31 mai 1908 s'élevait à 4.383.685.150 francs, dont 3.446.146.000 francs en voies ferrées.

Les capitaux français occupent la seconde place. C'est ainsi qu'en ces quelques dernières années, ce sont les capitaux français qui ont pris à leur charge des œuvres d'une importance telle que le port de Rosario, de Santa-fé, le chemin de fer de Rosario au port militaire de Bahia Blanca, etc. En fin de compte, il se trouve que nos intérêts représentent en Argentine la somme de 540.525.000 francs, se décomposant ainsi :

Voies ferrées	375.025.000 francs
Ports.	76.000.000
Sociétés hypothécaires. . . .	75.000.000
Sociétés industrielles.	14.500.000
	540.525.000 francs

Il y a encore les capitaux allemands qui sont représentés et qui globent 300 millions de francs, et les capitaux belges, environ 10 millions.

Passons au Brésil. Là aussi, les capitaux français ont construit des ports, des chemins de fer et ont aidé au développement général du pays. Le bon ordre dans les finances brésiliennes ne date que de quelques années. Ce qui les améliora sensiblement, ce fut :

1° La conclusion à Londres le 15 juin 1898, avec la banque N.-M. Rothschild and Sons, de l'accord dit du *funding loan,* d'après lequel les intérêts de la dette extérieure du Brésil — y compris ceux de l'emprunt fait pour le chemin de fer « Oeste de Minas » avec la garantie du gouvernement de l'Union — ne seraient pas payés en argent, mais en *funding bonds* — en titres consolidés — à intérêt de 5 %, émis graduellement pour ces paiements pendant la durée de l'accord. De plus, l'amortissement de la dette extérieure fut suspendu jusqu'au 30 juin 1911.

2° A partir de 1900, on adopta un système de perception d'une partie des droits de douane en or (35 % pour certaines marchandises et 50 % pour d'autres). Ainsi le gouvernement put se procurer l'or nécessaire pour acquitter ses paiements à l'extérieur, sans avoir besoin de se présenter sur le marché comme preneur de lettres de change, à des époques fixes de l'année,

comme auparavant, d'ailleurs avec perte et provoquant la baisse du change;

3° L'établissement de fonds spéciaux, tels que le fonds de garantie, institué par la loi n° 581 du 29 juin 1899, le fonds de rachat de papier-monnaie, de la même loi, et le fonds d'amortissement des emprunts intérieurs, en papier, créé par le décret du 8 avril 1902. Aussi, au 31 mars 1908, le bilan du Trésor national présentait les soldes disponibles suivants :

Or. . . . . . . 12.500.669 £ 10 s. 2 p.	
Papier	51.223.840 $ 720
Argent	6.540.363 $ 000
Nickel.	24.210.578 $ 400
Les espèces en or, converties en papier, en change de 16 p. donnent	200.010.712 $ 130
Solde total	281.985.494 $ 250

L'amélioration de la situation financière a provoqué l'amélioration du change. Quant au budget, il est aussi dans une meilleure situation. Le déficit chronique qui grevait lourdement les finances brésiliennes, de 1890 à 1900, s'est produit neuf fois; seules les années 1891 et 1899 eurent respectivement un solde de 8.352.606 $ et 25.473.851 $, tandis que, de 1900 à 1907, les années 1902, 1903, 1904 (uniquement pour le budget en or, et non en papier), 1905, 1906 et 1907 (ces deux dernières années, le budget en papier est seul en déficit) se soldèrent par une plus-value.

Il en est de même au Mexique (les budgets y

sont en plus-value constante), qui, depuis la loi de 1897, a une organisation bancaire en tous points remarquable. « La variété des altitudes, écrivait en 1907 un jeune financier de beaucoup de talent, le regretté M. Jean Favre, partage ce pays en trois zones climatériques, ayant chacune leur caractère propre, leurs ressources et leurs produits différents. Sur la *Tierra caliente*, terre basse, humide et chaude, prospèrent toutes les végétations tropicales : cacao, vanille, piment, café, canne à sucre et les bois précieux utilisés pour l'ébénisterie et la teinture. La *Tierra templada*, ou zone tempérée, entre 1.000 et 2.000 mètres d'altitude, et la *Tierra fria*, terre haute et froide, produisent, suivant l'élévation, le riz, le coton et toutes les variétés de plantes européennes : les céréales, les légumes, la vigne, les fruits et, sur les cimes, les forêts de sapins.

« Les richesses minérales ne sont pas moins variées : en dehors de l'argent, qui se rencontre dans tous les États de la Confédération, le sous-sol mexicain renferme de l'or, du cuivre, du fer, du plomb, du soufre, du mercure et même du pétrole et des pierres précieuses (1). »

Les capitaux français ont pris une part importante dans le développement de ce pays, bien que cependant ce soient les capitaux amé-

---

(1) Jean Favre, *Les Banques au Mexique*, 1 vol. in-16. 1907, *in* Bibliothèque du *Monde économique*. Marcel Rivière, édit., p. 24.

ricains qui y aient les plus grandes participations. Trois banques mexicaines sont cotées sur le marché parisien : la Banque nationale du Mexique, la Banque de Londrès y Mexico et la Banque centrale mexicaine, qui, bien qu'ayant été fondée avec le concours financier de la Deutsche Bank et de la maison Bleichsröder, ainsi que de la banque J.-P. Morgan, de New-York, a augmenté son capital avec l'appui de la Banque de l'Union parisienne (1).

L'Amérique du Sud ne nous a donc rien fait perdre. Dans quel pays avons-nous subi des pertes? Est-ce dans les Balkans? Le tableau suivant répondra :

	Cours d'émission	Cours au 1er octobre 1910
Bulgarie		
Emprunt 5 % 1902	460	505f00
— 5 % or 1904	447	509 00
— 4 1/2 % or 1907	450	477 50
Roumanie		
Emprunt 4 % amortiss. 1890	87	96 00
— 4 % 1896	86	94 75
Serbie		
Emprunt 5 % 1902, monopoles	450	509 00
— 4 % amortiss. 1895	divers	86 60
Turquie		
Emprunt Dette ottomane unif	divers	93 40
— 4 % 1902, douanes	430	499 50
Ottoman 5 % 1896	480	513 50
Emprunt 4 % 1905	435	452 00
— 4 % 1908	450	440 00

Ici encore les capitaux français ont largement fructifié; l'évolution actuelle des Balkans per-

(1) Favre, *op. cit.*, p. 63.

met d'espérer un développement encore meilleur.

Il y a quatre emprunts bulgares cotés à la Bourse de Paris; ils représentent un capital nominal de 435 millions et se décomposent comme suit :

Emprunt 5 % 1896 : 30 millions, gagé sur les revenus généraux de la Bulgarie, le patrimoine et le revenu des caisses agricoles;

Emprunt 5 % or 1902 : 160 millions, gagé sur les droits des tabacs;

Emprunt 5 % or 1904 : 100 millions, gagé sur les droits des tabacs, du timbre et du Mourourié;

Emprunt 4.50 % or 1907 : 145 millions, gagé sur l'impôt des banderoles des tabacs et de l'impôt du timbre.

Les finances bulgares sont bonnes. Le budget de l'exercice 1910 s'équilibre à 172.248.400 leva (1 lew = 1 franc, 1 stotinka = 1/100 du cent) et indique même un excédent de 169.304 lew. Ce budget — comme partout — est en constante progression : en 1905, il ne s'équilibrait qu'à 111.920.000. Cependant l'excédent ou la plus-value des recettes sur les dépenses, qui était dans le budget de 1905 de 16.719 leva, n'était plus que 11.918 leva dans le budget de 1910.

Contrairement à ce que l'on a laissé croire, le marché des fonds roumains n'est pas à Paris,

mais à Berlin. Il n'est donc pas étonnant que l'industrie roumaine fasse souvent appel à l'industrie allemande. Cependant les placements que nous y avons faits ont été bons.

Pour la Serbie, nous pouvons en dire autant. Tout dernièrement, les divers établissements de crédit français ont émis un nouvel emprunt serbe 1909 4,50 % de 150 millions nominal, au prix de 452f 50. Quelle est la garantie offerte par le gouvernement serbe, en plus de son engagement direct? Les recettes de l'administration autonome des monopoles. Or, si l'on se réfère aux tableaux publiés par le *Monde Économique* (numéro du 19 février 1910, p. 252), il en résulte que les résultats de l'exercice 1909 de cette administration sont les suivants : recettes brutes, après déduction des débours pour achat des matières et pour frais généraux, agio et commissions : = 36.177.910 francs. L'emploi des recettes, pour le service de la dette, constituée par la rente serbe 4 % unifiée, les lots serbes 1881, les lots tabacs 1888, les intérêts de l'emprunt russe, l'emprunt 5 % des monopoles 1902 et l'emprunt 4,50 % or 1906 : = 25.052.600 francs, ce qui donne une marge de 11 millions environ. La garantie est donc très bonne. Car si la rente unifiée 4 % 1895 exige un service annuel de 15.080.600 francs et laisse un excédent disponible de 21.097.310 francs, comme garantie supplémentaire, l'emprunt 5 % des mo-

nopoles 1902, qui exige une annuité de 3.300.000 francs, laisse encore un excédent de 17.797.310 francs, qui se trouve diminué de 1.871.400 francs par suite des lots serbes 1881, des lots tabacs 1888 et des intérêts de l'emprunt russe. Enfin l'emprunt 4,50 % 1906 ramène cet excédent à 11.125.910 francs. Ce qui résulte par conséquent des tableaux susindiqués, c'est que ce solde sert bien de garantie spéciale au nouvel emprunt 4,50 % 1909, qui exige une annuité de 7.500.000 francs. La garantie supplémentaire de cet emprunt se trouve être de 4.625.910 francs, qui pourra servir à un futur emprunt. Si la situation se raffermit en Orient, comme il est permis de l'espérer, les recettes de l'administration autonome des monopoles du royaume de Serbie continueront leur marche ascensionnelle.

Conclure que :

1° Le nouvel emprunt est le coup décisif porté au crédit de la Serbie, qui n'a désormais plus rien à attendre;

2° La valeur du gage offert aux prêteurs est douteuse, car on se trouve en présence d'un excédent de recettes des monopoles qui ne laisse pour ainsi dire aucune marge.

C'est n'avoir point examiné la situation impartialement, car :

1° La Serbie se trouve dans une situation financière évidemment non prospère, mais non dangereuse; la prospérité et le développement

de ses banques le prouvent surabondamment (1);

2° Les recettes des monopoles sont en plein développement et offrent une marge de 11 millions, qui se trouve ramenée, avec l'emprunt qui vient d'être souscrit, à 4 millions environ;

3° La Serbie se trouve dans un centre duquel nous attendons beaucoup; en effet, l'Europe orientale nous paraît devoir être un foyer intense de prospérité économique.

Quant au reproche qui est fait à la Serbie de vouloir armer et non, avec la somme d'un nouvel emprunt, hâter son développement économique, il est injustifié, car son nationalisme n'a rien qui puisse choquer. La situation présente, tendue certes, mais non sans issue, a été causée par l'Autriche-Hongrie, et, en somme, en prêtant à la Serbie, nous travaillons un peu pour nous, en ce sens que nous lui donnons des armes pour lutter contre le *Drang nach Osten* qui menace si vivement notre influence en Orient.

La caractéristique du régime hamidien, en Turquie, avait été l'absence absolue de méthodes et d'ordre financiers; le crédit qui était toutefois accordé à la Turquie tenait à ce que l'administration de la dette publique était entre les mains d'Européens, financiers de valeur. Le

(1) Voir mon étude sur les banques serbes dans le *Messager de Paris* du 3 janvier 1909.

nouveau régime permet d'espérer que l'on pourra enfin mettre en exploitation les nombreuses richesses de l'empire ottoman, mais, pour cela, il faut la paix, l'ordre intérieur, la création d'une police sérieuse, qui ne soit pas la complice des voleurs et des assassins. Grâce à la bonne administration de la dette, les finances sont satisfaisantes. Le second budget constitutionnel, se balançant à 25.078.962 livres turques aux recettes et à 30.539.545 livres turques aux dépenses, a indiqué un déficit de 5.460.583 livres turques, comblé d'ailleurs par un emprunt de 7 millions de livres, conclu avec le groupe d'établissements financiers français de la Banque ottomane (1).

Donc, pas plus en Orient que dans l'Amérique du Sud, le capital français n'a été compromis; il a tiré de sa participation au développement de nombre de pays neufs des bénéfices considérables, qui se récupèrent annuellement.

Si nous abandonnons l'Orient et si nous jetons nos regards en Extrême-Orient, la conclusion qui s'en dégagera sera la même :

Tableau

(1) Cf. Raphaël-Georges Lévy, *Les Finances ottomanes* in *Revue des Deux-Mondes*. 1910. — Sur l'emprunt de 1910 et les difficultés de sa réalisation, Cf. notre étude dans la *Revue des Français*, octobre 1910.

	Cours d'émission	Cours au 1er octobre 1910
	—	—
CHINE		
Emprunt 4 % 1895	99f00	100f00
— 5 % 1902	482 50	516 00
— 5 % 1908	497 50	533 00
JAPON		
Emprunt 4 % 1905	89 90	96 85
— 5 % 1907	99 50	105 75
— 4 % 1910	95 1/2	95 90

La Chine est dans une évolution complète; de celle-ci ne peut sortir qu'un mieux qui mettra en œuvre les valeurs du sol et du sous-sol. Quant au Japon, s'il se débat dans des difficultés budgétaires, résultant de son extraordinaire développement, son crédit s'est considérablement relevé. On a tant écrit sur ce pays, qu'il nous est permis de ne point insister davantage.

Restent encore, à notre examen, l'Espagne, le Maroc, l'Italie et le groupe compact des Fonds russes.

Les Fonds russes constituent l'objet principal de l'attaque contre les établissements de crédit. Nous avons prêté des milliards à la Russie. Les cours ont baissé sans doute pendant la guerre russo-japonaise; ils se sont relevés depuis. Quant au service des titres, il a été toujours effectué avec la plus grande régularité :

	Cours d'émission	Cours au 27 sept. 1910
	—	—
Emprunt 4 % 1889	86f00	97f40
— 5 % 1906	88 00	106 20
— 4 1/2 % 1909	89 25	101 50

La dette 4 % perpétuelle extérieure de l'Espagne, après avoir coté 77,70 en 1901, cote aujourd'hui 106,75. La rente italienne 3,75 % est à 104 environ et la rente 3 % à 71. Enfin le Maroc a, sur notre place, un emprunt coté de 125.000 obligations 5 % 1904, qui, émises à 462, cotent 530 environ.

Voilà la réponse, composée uniquement de faits, que nous pouvons faire à tous ceux qui viennent prétendre que l'épargne française a été gaspillée à l'étranger. Tous les emprunts que nous y avons faits nous ont pleinement satisfaits, sauf quelques placements, qui, aujourd'hui, appartiennent au passé. Chaque année nos placements nous reviennent sous forme d'intérêts, lesquels servent de sève vivifiante à notre commerce, à notre industrie et à notre agriculture. De plus, en plaçant le surplus du pouvoir d'absorption de notre pays à l'étranger, les établissements de crédit ont frayé la voie à l'industrie et au commerce français, et, par là, ils ont rendu un signalé service au pays.

Les établissements de crédit et les affaires françaises

Au 31 décembre 1908, il y avait au marché officiel de la Bourse de Paris 49,25 % de valeurs françaises et 50,75 % de valeurs étrangères. Pour

ce qui est des valeurs françaises, 37,70 % sont des rentes françaises;

28,60 % des obligations des chemins de fer (Est, P.-L.-M., Midi, Nord, P.-O. et Ouest);

4,70 % des valeurs de banques et de sociétés de crédit;

3,70 % de chemins de fer et tramways;

7,05 % de valeurs du Crédit Foncier.

Et seulement 1 % de valeurs d'électricité;

0,22 % de valeurs de docks;

0,61 % de valeurs d'eaux;

0,05 % de valeurs de filatures;

0,80 % de valeurs de gaz;

1,40 % de valeurs de forges et fonderies;

1,60 % de valeurs de houillères;

0,70 % de valeurs de mines métalliques;

0,71 % de valeurs de phosphates, engrais et produits chimiques;

0,21 % de valeurs de ports;

0,60 % de valeurs de transports.

Parmi les valeurs étrangères, 16,36 % sont des fonds d'État russes, 67,35 % des fonds d'États divers, 4,39 % des actions d'assurances et des banques, et 8,94 % des chemins de fer.

Ce que rapporte annuellement le portefeuille français, c'est 4 milliards à 4 milliards 500 millions au minimum. C'est ce qui a permis à M. Neymark de dire de celui-ci : poussière de titres et poussière de revenus.

La conclusion qui s'en dégage, c'est aussi que

la France est créditrice partout et débitrice nulle part. Voilà un beau résultat. Ce qui d'ailleurs n'a pas empêché de faire dire à M. Domergue : « L'épargne quitte les régions qui l'ont produite (1). »

Oui, l'épargne quitte les régions qui l'ont produite, et il faut s'en féliciter, car si l'épargne ne quittait pas ses lieux de production pour aller sur les lieux de consommation, elle serait perdue, sans profit pour personne.

Quand les protectionnistes financiers veulent retenir l'épargne là où elle est inutile pour l'empêcher d'aller là où on la sollicite, ils ne se doutent pas qu'ils travaillent contre l'intérêt propre de leur pays.

Il reste aussi toujours établi pour certaines personnes que les établissements de crédit, en drainant l'épargne française pour des placements à l'étranger, préparent ou précipitent notre décadence économique et ruinent l'industrie nationale en organisant autour d'elle un boycottage en règle.

Les termes ne sont pas trop forts; ils sont ceux que Lysis a employés: « L'émigration de nos capitaux est la cause de notre décadence économique. » (2) « Les grands établissements de crédit boycottent l'industrie française (3). »

---

(1) Page 49 de la brochure précitée.
(2) *L'Oligarchie financière en France,* p. 93.
(3) *Ibid.,* p. 157.

Naturellement, une telle assertion est absolument inconciliable avec le fait que, malgré le chiffre stationnaire de notre population, nous voyons nos industries métallurgiques et cette autre industrie de date toute récente, qui transforme les moulins à eau en appareils producteurs de forces électriques, faire de continuels progrès et atteindre un degré de prospérité remarquable.

Cette prospérité, objecte-t-on, n'est point comparable à celle de l'Allemagne, de la Belgique et de l'Angleterre: mais nous sommes encore, et avant tout, une nation agricole. On l'oublie trop souvent.

On est venu nous parler de monopole, d'oligarchie, de concentration. Or, à la fin de 1908, la Banque de France, pour 182.500 actions, possédait 31.249 actionnaires, dont 10.381 n'avaient qu'une seule action. Le Crédit Foncier avait 41.216 actionnaires, dont 8.973 possédant une seule action et 4.553 en ayant de deux à dix. La Société Générale, pour 800.000 actions, en possédait 100.000 environ. Le Crédit Lyonnais avait une proportion semblable. Le nombre des comptes ouverts, toujours à la fin de 1908, était de 482.471 contre 12.500 à la fin de 1871 et 2.568 en 1863.

Le montant total des escomptes effectués par les grandes banques était de 15 milliards pour 20.166.000 effets au Crédit Lyonnais; près de

30 milliards, entrée et sortie, pour 62.449.000 effets à la Société Générale; 14 milliards 473 millions d'effets au Comptoir d'Escompte, etc. La somme des ordres de bourse, des achats et des ventes de valeurs, des encaissements de coupons gratuitement, est énorme. C'est ainsi que, en 1908, la Société Générale a exécuté 958.000 ordres de bourse pour 2 milliards 663 millions et a payé pour 931 millions de coupons. Le Crédit Lyonnais en a payé pour près d'un milliard aussi.

On dit : oligarchie, monopole. Faut-il cependant faire remarquer que la concurrence entre les établissements de crédit, leur véritable chasse à l'escompte, a profité au commerce et à l'industrie, en ce qu'elle leur fait une économie de 1 %, de 1,50 % et même de 1,75 % par an? Mais l'ensemble des escomptes et réescomptes que ces établissements effectuent, mais cela représente des centaines de millions d'économie par an pour les commerçants ou les industriels escompteurs !

Et enfin, oublie-t-on que, grâce aux 2 milliards de dépôts, 2 milliards 164 millions de comptes courants créditeurs et 990 millions de comptes courants débiteurs, détenus par les quatre banques suivantes : Crédit Lyonnais, Société générale, Comptoir national d'Escompte et Crédit Industriel et Commercial, le taux de l'intérêt a diminué et profité aux commerçants et aux industriels, qui, aujourd'hui, trouvent à escompter du papier à des taux très réduits?

Il est vrai que l'on a objecté que ces dépôts et comptes courants si considérables constituaient un danger pour l'épargne française. Nous donnons ci-après un tableau qui détruira complètement cette thèse, en ce qu'il montre que c'est en France que les dépôts et les comptes courants dans les grandes banques sont les moins considérables, eu égard aux sommes déposées en Angleterre et en Allemagne :

DÉPOTS ET COMPTES COURANTS DANS LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT en France, en Angleterre et en Allemagne

Situation au 31 décembre 1908

I — FRANCE (en millions de francs)

	Capital nominal	Capital versé	Dépôts et Comptes courants
Crédit Lyonnais.	250	»	1.793
Comptoir national d'Escompte.	150	»	975
Société Générale	300	1/2	1.266
Crédit Industriel et Commercial.	100	1/4	193
			4.227

II — ANGLETERRE (en millions de francs, la livre sterling étant comptée à 25 francs)

	Nominal souscrit	Capital versé	Dépôts et Comptes courants
Lloyds Bank (plus de 500 agences)	652	104	1.845
London City and Middland (500 agences).	456	95	1.674
National Provincial (plus de 300 agences).	397	75	1.482
Barclay and C° (plus de 400 agences).	200	80	1.168
London and Country Bank (1).	200	50	1.110
London and Westminster Bank (1)	350	70	665
Capital and Counties Bank	219	44	912
Union of London and Smiths B.	573	89	897
Parr's Bank	222	44	778
London Joint Stock Bank.	300	45	480
			11.011

(1) Fusionnées.

En prenant les vingt-cinq établissements anglais de crédit ayant chacun plus de cent agences, on arriverait, pour l'ensemble, en chiffres ronds, à un nombre de 51.000 agences et à un montant total de dépôts de 20 milliards de francs. La conséquence de cette concentration, beaucoup plus avancée que la nôtre, est que la circulation monétaire est infiniment moindre en Angleterre que chez nous.

III — ALLEMAGNE (en millions de francs, le mark étant compté à 1f 25)

	Capital nominal	Dépôts et Comptes courants
Deutsche Bank	250	1.586
Dresdner Bank	225	745
A. Schaffhausen'scher B. V.	181	371
Diskontogesellschaft	212	567
B. für Handel und Industrie (Darmstädter Bank)	190	490
Kommerz und Diskonto B.	106	262
N. Bank für Deutschland	100	227
Mitteldeutsche Kredit B.	67	83
		4.331

Donc, les sommes accumulées dans nos établissements de crédit sont moins considérables que celles qui se trouvent dans les grands instituts financiers d'Allemagne ou d'Angleterre. Et si même les sommes leur étaient supérieures, cela importe peu, car tous ces dépôts travaillent et sont productifs d'intérêts annuels.

Une partie des sommes déposées va soutenir le développement économique du monde entier, cela est vrai; mais il en est une autre partie qui reste en France pour développer les forces pro-

ductrices du pays (1). Pour tous les gens qui entendent juger les choses à la lumière du bon sens et ne pas se laisser entraîner par des arguments captieux, les grands établissements de crédit ont une part très importante dans le développement économique national et prêtent partout et constamment leur concours aux industries françaises.

Quand le grand financier, qui a présidé si longtemps aux destinées du Crédit Lyonnais, M. Henri Germain, prononça ces paroles qui lui furent si souvent reprochées : « Il est assurément d'excellentes affaires industrielles, mais même les mieux conçues, même les plus sagement administrées, comportent des risques que nous considérons comme incompatibles avec la sécurité indispensable dans les emplois de fonds d'une banque de dépôts » (Crédit Lyonnais, assemblée générale du 5 avril 1902), il établissait ainsi une ligne de démarcation bien marquée entre une banque de dépôts et une banque d'affaires. Et cela était fort juste.

En Angleterre, comme en France, cette distinction, pour ne pas être toujours absolue, existe néanmoins, tandis qu'en Allemagne elle ne saurait y être trouvée. On y « mêle tous les genres ». Ce qui n'a d'ailleurs pas empêché

---

(1) Cf., aux *Annexes*, les tableaux des participations des grandes banques françaises à l'industrie nationale.

M. Domergue de dire qu'en Allemagne la séparation existe et de réclamer pour la France que les banques de dépôts cessent d'être des banques d'affaires (1).

Ce principe de séparation des deux genres d'opérations de banque ne va d'ailleurs pas sans des restrictions, de la part de celui-là même que l'on représentait comme l'ennemi des placements en France.

« Les périmètres qui sont assignés aux succursales des départements, était-il dit à l'assemblée générale du même institut financier du 24 mars 1906, comprennent des territoires de toutes sortes, contrées agricoles, régions minières, centres industriels, marchés commerciaux. Les éléments d'affaires y abondent; on en trouve, non seulement dans les rapports avec les commerçants et les industriels, mais encore dans les relations avec les particuliers. On peut donc espérer encore d'importants développements pour nos agences des départements. »

A l'assemblée générale du 26 avril 1900 du Comptoir national d'Escompte, le regretté M. Mercet disait :

« Il faut aussi que les principales sociétés de crédit françaises soient en mesure de pourvoir au développement économique de notre pays, comme le font pour le leur les principales ban-

---

(2) *Op. cit.*, p. 14.

ques allemandes. Par sa traditionnelle préoccupation des intérêts nationaux, par la nature même des affaires dont il s'est particulièrement occupé, le Comptoir est placé aussi bien que qui que ce soit pour seconder heureusement ce mouvement et en tirer honneur et avantages, sans se départir du programme arrêté dès l'origine, qui fait des opérations commerciales de banque la source principale et régulière des profits. »

De fait, ces participations à l'industrie nationale (1) ont existé de tout temps, depuis l'origine, où l'on voyait les établissements de crédit aider à l'achèvement de notre réseau ferré. L'époque est loin où le Crédit Foncier ne pouvait placer ses obligations; où, comme en 1857, les compagnies de chemins de fer se voyaient obligées de recourir à la Banque de France pour ouvrir une souscription publique à leurs obligations; où, comme en août 1868, un ministre des finances remarquable, Magne, émit un emprunt de 450 millions nominal à 69f 25 et environ de 350 mil-

(1) Il est donc inexact d'écrire, comme l'a fait M. Domergue (page 71 de sa brochure), que, « pour créer une entreprise en France ou dans ses colonies, ou pour y développer une industrie existante, c'est-à-dire pour contribuer au progrès de l'activité économique et de la richesse du pays, un homme a-t-il besoin de quelques millions, ou simplement de quelques centaines de mille francs ? Il ne les trouvera pas en France. Il y existe — et bien au delà — toutes les ressources nécessaires; mais elles sont à la seule discrétion des établissements de crédit. Ceux-ci ferment leurs portes au solliciteur français ». — Mais il n'y a de l'argent que pour les affaires vraiment sérieuses, comme de juste.

lions effectif; « ce fut là un événement considérable. L'emprunt avait été annoncé, préparé, recommandé depuis de longs mois; la souscription resta ouverte huit jours, tant on craignait que les disponibilités de l'épargne ne fussent pas assez fortes pour couvrir l'emprunt (1). » Aujourd'hui la situation est tout autre et la meilleure réponse que l'on puisse faire aux détracteurs de nos grandes banques, c'est de leur montrer le volume du portefeuille commercial du Crédit Lyonnais, du Comptoir d'Escompte, de la Société Générale et du Crédit Industriel :

	Millions		Millions
1897 (fin décembre)	1.128	1903	1.792
1898	1.229	1904	2.168
1899	1.307	1905	2.153
1900	1.497	1906	2.545
1901	1.654	1907	2.434
1902	1.688	1908	2.745

30 juin 1909 : 3.038 millions.

Pour ces quatre mêmes établissements de crédit, le portefeuille des valeurs et participations a varié comme suit :

1897	385 millions	1903	333 millions
1898	330 —	1904	304 —
1899	297 —	1905	371 —
1900	388 —	1906	382 —
1901	436 —	1907	339 —
1902	376 —	1908	355 —

30 juin 1909 : 368 millions.

(1) Alfred Neymarck, Communication à la Société de statistique de Paris, le 18 février 1909.

Et enfin, dernier fait qui prouve l'essor et la faveur de ces établissements auprès du public, la progression du cours des actions :

	Fin déc. 1897		Fin déc. 1908	
	—		—	
Crédit Foncier	658	francs	735	francs
Crédit Lyonnais	860	—	1.208	—
Comptoir national d'Escompte	586	—	705	—
Société Générale	530	—	667	—
Crédit Industriel	602	—	674	—

Cette progression continue se justifie fort bien, car à la création de combien d'affaires nationales ont participé les sociétés de crédit ! A combien de sociétés industrielles ont-elles donné leur concours !

Il suffit pour s'en rendre compte de jeter un regard sur la cote, où l'on en trouvera la longue nomenclature, pour ne parler que de celles dont les titres se négocient au marché officiel.

C'est ainsi que les grands établissements fondent en France, en 1880, la Société générale des chemins de fer économiques; le Crédit Lyonnais, s'il a placé d'excellents fonds d'État, comme les Fonds suédois 3 % 1894, 3,50 % 1895, 3,50 % 1899 et 4 % 1900, les Fonds norvégiens 1888, 1894 et 1902, l'Égyptien unifié, les Fonds suisses 1890, 1897, 1899, le Hollandais 3 % 1896 et les Russes 4 % 1889, 1890, 1901, etc., les bons du Trésor 5 %, les Chemins de fer 1903, et les bons du Trésor 1904 et 1906, a participé aux emprunts municipaux de Bordeaux, Cognac, Montpellier, Roubaix, Troyes, etc., et a placé seul les obli-

gations des eaux de la banlieue de Paris, de la Compagnie générale des voitures, de la Société foncière lyonnaise, etc. La Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France qui, d'ailleurs, n'a pas été sans subir des pertes : pour mémoire, l'affaire des *guanos* au Chili, celle du port de Callas au Pérou et celle de la Caisse des familles, a patronné les obligations de la Compagnie générale d'électricité, de Denain-Anzin, de la Société des ports de Tunis, Sousse et Sfax, des Chemins de fer départementaux, des Chemins de fer économiques, l'emprunt algérien 3 % 1906, le Métropolitain, les mines d'Aniche, etc. On en trouvera la longue liste aux *Annexes*.

Le Comptoir national d'Escompte a réalisé le vaste programme que M. Mercet lui traçait, car il a patronné les obligations des Compteurs et Matériel d'usines à gaz, de la Compagnie Thomson-Houston, des tramways de Bordeaux, de la Société des sels gemmes; il a fondé la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan et la Société d'éclairage, chauffage et force motrice par le gaz. Il a aidé enfin à la reconstitution, par des augmentations du capital social, de la raffinerie Say et des magasins du Printemps, « auxquels, disait le rapport de 1906, notre intervention à un moment difficile, a permis de poursuivre une honorable carrière et de retrouver la prospérité ».

De même la Société générale de crédit industriel et commercial a patronné les obligations des Magasins Généraux de Paris, de l'Est algérien, de Dyle et Bacalan; en 1906, elle prend part à l'emprunt de Madagascar 3 % et place les obligations 4 % de la Compagnie française de tramways, etc.; les participations se traduisent soit par l'avance de fonds (crédit à découvert ou gagé par des titres ou des délégations de créances), soit par des commandites ou la prise d'un *quorum* d'actions.

L'industrie électrique a pris une extension considérable, non seulement en France, mais dans le monde entier. Cette industrie se trouve, au point de vue de la participation des banques, divisée en trois groupes :

1° *Groupe de la Banque de Paris et des Pays-Bas.*

Il comprend : les compagnies parisiennes de Distribution Électrique, Électricité de Paris, Nord-Lumière, Ouest-Lumière, secteur de la Place Clichy, secteur Édison, Triphasé; dans les Alpes, la Grenobloise de force et lumière, qui a un réseau très étendu dans l'Isère, avec ramifications dans la Loire et l'Ardèche; les forces hydrauliques du Rhône, avec réseau dans l'Ain (Oyonnax, Bellegarde, etc.) et les forces motrices de Vercors, qui desservent l'ouest de l'Isère et le nord de la Drôme, de Vienne à Valence;

2° *Un groupe de banques suisses et françaises,*

qui ont créé sous le contrôle de la Société des Applications industrielles : l'Est-lumière, le Sud-lumière et le Sud-électrique (distribution d'énergie dans le nord des Bouches-du-Rhône, le sud du Vaucluse, le Gard et l'est de l'Hérault); les Sociétés d'électricité de Nîmes, Avignon, Caen; les Forces motrices d'Auvergne (distribution d'énergie dans l'est du Puy-de-Dôme) et la Méridionale de transport de force (distribution dans l'Aude, et les régions de Carcassonne et de Narbonne);

3° *Groupe de la Thomson-Houston et des Grands Travaux de Marseille*, soutenu par les établissements de crédit. Il a créé : la Compagnie générale de distribution électrique, pour la fourniture d'énergie à de grosses affaires de tramways et la distribution dans Paris et la banlieue; l'Énergie électrique du Sud-Ouest (où il n'a que des intérêts), pour la fourniture d'énergie à Alger et ses environs; l'Énergie électrique du littoral méditerranéen, qui représente un immense réseau englobant les Alpes-Maritimes, le Var et les Bouches-du-Rhône; et l'Énergie électrique du Sud-ouest (régions de Bordeaux, Angoulême et Périgueux) qui n'est qu'en construction.

Cet exemple, entre d'autres, montre que, s'il n'y a pas, et fort heureusement, en France une liaison trop étroite entre les établissements de crédit et l'industrie, comme en Allemagne, ces établissements ne se désintéressent pas de ce qui

est du développement économique, industriel et commercial du pays.

La situation, en Allemagne, est la suivante : la prospérité du pays repose uniquement sur la solidité des instituts financiers de Berlin (1). Cette liaison si étroite a les conséquences les plus fâcheuses : si une société industrielle est mal administrée, si elle périclite, l'institut financier qui la commandite fait des pertes considérables, qui, quelquefois, déterminent sa fin. Ce fut le cas, au moment de la crise de 1901, de la Leipziger Bank, un établissement très important du sud de l'Allemagne.

Les participations des banques allemandes dans l'industrie nationale nous sont parfaitement connues. Ainsi les bilans de la Deutsche Bank donnent (p. 156 et 157 du rapport de l'année 1908) le détail complet et l'énumération nominative de toutes les participations de cette banque. Or, que résulte-t-il de ce bilan ? Qu'il y a seize banques allemandes avec lesquelles la Deutsche Bank a associé ses intérêts d'une façon permanente : la Uberseeische Bank, la Bergisch Mærkisch Bank, le Bankverein de Silésie, la Banque de Hanovre, la Duisburg-Ruhrverter Bank, le Crédit d'Essen, le Bankverein d'Essen, la Banque de crédit du Rhin, la Banque de

(1) Cf. DEPITRE, *La Concentration des banques allemandes*, ROUSSEAU 1905 ; DIOURITCH, *L'Expansion des banques allemandes à l'étranger*, ROUSSEAU 1909.

l'Afrique allemande, la Banque privée de Gotha, le Bankverein de Wurtemberg, la Banque d'épargne de la Basse-Lusace, celle d'Oldenbourg, la Banque de l'Allemagne du Sud, la Banque d'hypothèques du Mecklembourg et la Treuhandlerbank. De plus, ces seize banques sont engagées elles-mêmes très fortement dans les entreprises industrielles. Il en résulte que la chute de l'une d'elles peut entraîner la chute de toutes et des organismes financiers qui leur permettent de travailler. C'est là un danger très grand que toute banque doit éviter. Une banque ne doit pas avoir de participations dans d'autres banques. C'était la conclusion même d'une étude que nous faisions récemment sur les banques danoises (1).

L'objection qui est faite à nos établissements de crédit de ne pas s'immiscer directement dans les entreprises industrielles prouve simplement que ceux qui l'ont formulée ont oublié de jeter un regard au dehors de la France. Ils auraient vu le danger de cette communauté d'intérêts.

L'argument est donc insoutenable. Aussi les détracteurs se sont-ils attaqués à des questions de détail, et même à des questions sans intérêt. Lysis, par exemple, s'étonne et même s'indigne

---

(1) *Journal des Économistes,* juillet 1909, tiré à part, 16 pages; *Monde Économique* (5 articles) février-mars 1910 ; *Cote de la Bourse et de la Banque (Cote Vidal)* 1er et 4 août 1910.

des bénéfices réalisés par nos banques, sur les grands emprunts.

Il écrit que l'emprunt sino-russe de 400 millions de francs 4 % or 1895 a produit un bénéfice de 8 %, et les bons du Trésor russe 5 % 1904 de 800 millions de francs, 10 %. « D'après nos renseignements, un seul établissement a réalisé, à différents titres, sur cette opération, environ 20 millions de bénéfices » (p. 27). Nous n'avons pas la possibilité de vérifier cette assertion; nous ne la contestons donc pas; nous l'admettons même. Et que cela prouve-t-il? Tout simplement que le crédit russe s'est trouvé fort ébranlé par des dissensions intérieures et des inquiétudes extérieures, qui aboutirent d'ailleurs à la guerre russo-japonaise. Si quelqu'un a à se plaindre de ces fortes commissions, c'est la Russie, et la manière de protestation serait d'aller ailleurs demander de l'argent. Or, il n'en est rien. Mais il est juste que ceux qui assumèrent le succès de l'emprunt y aient mis leurs conditions.

Autre citation de Lysis, que d'ailleurs le plus récent polémiste en ces matières, M. J. Domergue, a faite sienne : « Quand la maison Rothschild veut traiter une affaire importante, il faut d'abord qu'elle s'entende avec vous, établissements de crédit; il faut, en premier lieu, qu'elle s'assure votre concours pour le placement de l'émission. Cela n'est pas vrai seulement de

MM. Rothschild, Hottinguer, Vernes ou Mallet, cela est vrai du Crédit Foncier, de la Ville de Paris et de toute institution qui veut effectuer une émission de quelque envergure. Les choses en sont là qu'on ne peut plus s'adresser à l'épargne sans vous prendre pour intermédiaires (1). » Je ne veux citer qu'un exemple, qui viendra infirmer totalement cette assertion : les grandes compagnies françaises de chemins de fer empruntent à leurs guichets, et non par l'entremise des établissements de crédit, et, de plus, la maison Rothschild, pour ne citer qu'elle, a émis seule plusieurs emprunts, parmi lesquels certains de l'Amérique du Sud.

On peut, en somme, calculer l'importance du rôle que jouent les établissements de crédit dans le développement économique du pays par le nombre de leurs succursales ou agences. Ainsi la Société Générale, qui a le capital le plus important de toutes les banques, 400 millions, a 780 succursales, agences et bureaux en France et 3 agences à l'étranger : deux à Londres et l'autre à Saint-Sébastien. Il est vrai qu'elle est aussi l'unique banque française qui ait des filiales à l'étranger, de même que les banques allemandes. C'est ainsi que sa filiale en Belgique est la Société française de banque et de dépôts, au capital de

---

(1) Domergue, *La Question des établissements de crédit*, p. 16.

25 millions; en Alsace et en Allemagne, la Société générale alsacienne de dépôts, au capital de 15 millions de marks et qui a 18 agences; en Suisse, la Société suisse de banque et de dépôts, 25 millions; en Russie, la Banque du Nord, au capital de 25 millions de roubles, qui possède 3 succursales dans la ville même de son siège social, Saint-Pétersbourg, plus 43 agences ou succursales et deux agences temporaires : l'une à la foire de Nijni-Nowgorod et l'autre à la foire d'Irbit. (Cette dernière banque a dernièrement fusionné avec la banque russo-chinoise.)

Ainsi les grandes banques françaises ont, d'une part, suscité, favorisé et développé les entreprises industrielles du pays, d'autre part, prêté à toutes les nations étrangères des sommes qui rentrent en France sous forme d'intérêts annuels. On ne peut que les en louer et les encourager à persévérer dans cette voie.

Les attaques contre la Banque de France

Le grand tort de M. Domergue, — d'ailleurs Lysis avait eu soin de ne pas commettre cette faute — fut de mêler à la question de nos établissements de crédit, une attaque directe contre la Banque de France. M. Domergue a parlé d'un traitement de faveur consenti par la Banque de France aux établissements de crédit, et cepen-

dant on trouve dans la presse, même hostile aux grandes banques, la reconnaissance des éminents services rendus par notre banque nationale. Je trouve, dans une circulaire assez récente de la Banque Renauld et Cie, de Nancy, banque locale, ce témoignage : « ... Une situation aussi privilégiée, l'industrie et le commerce français la doivent sans doute à l'admirable institution qu'est la Banque de France, mais aussi à la sagesse de ceux qui président à son fonctionnement. Les esprits réfléchis y puiseront une confiance toujours plus grande dans les destinées de notre pays et, par conséquent, dans les entreprises françaises. » A ces affirmations et aussi à la reconnaissance des services rendus par la banque, M. Domergue opposait, dans la *Réforme économique* (19 novembre 1909) et dans sa brochure (p. 20), les arguments suivants :

« Les grandes sociétés de crédit jouissent à la Banque de France d'un traitement de faveur pour l'escompte de leur papier. En leur tolérant cette faveur qu'elle a tous les droits de leur retirer, la Banque de France travaille contre son propre intérêt en même temps qu'au détriment des banques locales.

« Ai-je dénoncé comme une incorrection de sa part le traitement qu'elle accorde aux sociétés de crédit? Tout au plus me suis-je permis de soulever la question de savoir si, ce faisant, elle observait bien, sinon la lettre, du moins l'esprit

de ses statuts qui datent de cent ans, époque à laquelle on ne pouvait, de toute évidence, concevoir, et à plus forte raison prévoir la création et le développement actuel des sociétés de crédit. » Aussi M. Domergue, stimulé par le péril que lui seul aperçoit, et voulant agir en bon protectionniste outrancier qu'il est, veut interdire à la Banque de recevoir, à l'encaissement dans ses multiples succursales, des effets tirés sur des places autres que celles de ses succursales. C'est là conséquence logique de cette constatation que l'épargne quitte les régions qui l'ont produite.

Mais avant tout, il importe de savoir si l'argument invoqué en faveur de la thèse, que nous venons de résumer, et qui repose tout entier sur une prétendue inobservance de l'article 9 des statuts fondamentaux de la Banque de France, du 16 janvier 1808, est vraiment valable. Car quelle est la base de cet article, prétendu vieilli et ne répondant plus au concept moderne ? C'est le *crédit*. Or, le crédit dans son principe ne varie jamais et ne saurait varier.

« Dans l'acception la plus générale, le crédit, c'est la confiance, en tant qu'elle s'applique aux relations commerciales, dit Charles Coquelin. L'acte par où cette confiance se manifeste le plus ordinairement, c'est le prêt, c'est-à-dire l'avance d'un capital faite par celui qui le possède à celui qui le demande, moyennant l'obli-

gation contractée par ce dernier de le rembourser plus tard (1). »

Telle est la base de l'article 9 des statuts; on voit qu'elle est inébranlable et, en le lisant, on voit aussi que la Banque de France ne fait que l'appliquer intégralement dans ses rapports avec les sociétés de crédit. Jamais la circulation fiduciaire n'a cessé en France d'être gagée, en tous cas pour la presque totalité, par l'encaisse métallique et un portefeuille d'effets commerciaux, tout au plus à trois mois d'échéance. Or, pour cette garantie, voici ce que prescrit cet article 9 : Les opérations de la Banque consistent :

1° A escompter à toute personne des lettres de change et autres effets de commerce à ordre, à des échéances déterminées qui ne pourront excéder trois mois et souscrits par des commerçants et *autres personnes notoirement solvables*;

2° A se charger, pour le compte des particuliers et des établissements publics, du *recouvrement des effets qui lui sont remis.*

Ainsi le pouvoir d'escompte de la Banque de France est limité à *toutes personnes notoirement solvables ;* les établissements de crédit sont de ce nombre. En quoi ont-elles alors un traitement de faveur, puisqu'elles sont soumises au contrôle de cet article 9? La Banque de France ne fait

---

(1) COQUELIN, *Du Crédit et des Banques.* 2e édition, revue par COURCELLE-SENEUIL. 1859. Guillaumin. éditeur, p. 110.

qu'escompter tout papier offrant la garantie exigée par les statuts afin de se constituer une bonne circulation fiduciaire. Toute discussion en dehors de ce fait est oiseuse et témoigne d'une méconnaissance absolue de la question. M. Domergue a cherché à étendre sa thèse par des à-côté, tels que celui-ci : « Il s'agirait, dit-il, de rechercher le profit que laisse à la Banque l'escompte d'un milliard de papier suivant qu'il lui est apporté par les banques locales ou par les établissements de crédit. » Une pareille comparaison manque totalement d'intérêt, d'autant plus que M. Domergue ignore, comme nous d'ailleurs, les bénéfices que les uns et les autres rapportent à la Banque. Mais si les bénéfices rapportés par les établissements de crédit sont moindres que ceux des banques locales dans cet escompte d'un milliard de papier, qu'est-ce que cela prouvera? Tout simplement que les établissements de crédit recourent moins au réescompte du papier long, autrement dit au crédit, et que, de ce fait, la troisième signature, exigée par la Banque, et qui est la leur, est d'autant meilleure pour couvrir les deux autres signatures. Sortir de cette constatation, c'est en vouloir cacher le véritable sens.

Mais là ne se limite pas la campagne menée contre la Banque de France. Le directeur de la *Réforme économique* accuse aussi la Banque de ne pas suffisamment développer son rayonne-

ment en province. « La Banque, dit-il, aurait dû multiplier ses propres succursales, augmenter le nombre des places bancables en marchant la main dans la main avec la banque locale, au lieu de se laisser devancer, comme elle l'a permis, par les sociétés de crédit. » Or, depuis le dernier renouvellement de son privilège, la Banque a étendu son réseau de succursales, de bureaux auxiliaires et de villes rattachées à 489 places contre 261 existant en 1897 et 317 prévues par la loi qui renouvelait le privilège. Là est la vérité et aujourd'hui la Banque de France rayonne partout en province, aux côtés du Crédit Lyonnais, qui a environ 350 sucsursales, et la Société Générale, qui en a plus de 700. Il ne se passe pas de mois que la Banque de France ne crée de nouvelles places bancables.

M. Henry Michel (des Bouches-du-Rhône), a été plus loin, à la tribune de la Chambre. Il a accusé la Banque de France de n'avoir plus que du papier de second ordre. Le ministre des finances, l'honorable M. Cochery, lui a répondu comme il fallait (Ch. des députés, 30 nov. 1909.)

Toutes ces critiques imméritées ont cherché à porter atteinte au prestige de la Banque de France. Il faut, au contraire, être fier de posséder un organisme aussi souple et aussi précieux, surtout en temps de crise. Alors surtout l'on peut s'apercevoir du rôle grandiose qui lui échoit. Elle va au secours des places en péril et envoie

même de son or à la Banque d'Angleterre. Il ne nous faut pas oublier que c'est la Banque qui a sauvé les États-Unis et les diverses places financières, lors du krach de 1907.

« En examinant les bilans, disait M. André Liesse, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers, au déjeuner de la Fédération des industriels et des commerçants français, le 16 janvier dernier, j'ai constaté que nos quatre grandes sociétés de crédit avaient 4 milliards 500 millions ou 4 milliards 600 millions de dépôts, sur lesquels il y a 4 milliards 150 millions de dépôts à vue. Si l'on passe par approximation et par les rubriques des bilans à la nature de ce genre de dépôts à vue, on peut dire qu'il n'y a guère là-dessus que 2 milliards 200 millions ou 2 milliards 300 millions de dépôts commerciaux ou en compte courant; par conséquent, le reste répond à une partie de clientèle spéciale, clientèle pour laquelle il faut des disponibilités rapides et qui met ces établissements dans la nécessité d'avoir des disponibilités immédiates. Mais tout le monde sait ce que c'est qu'une crise, ce que c'est qu'un *run* et il faut être à l'abri de ce coup. La Banque de France est là. C'est une maison où l'on va, non pas demander des services pour rien, mais demander qu'on donne le temps de souffler à ceux qui peuvent faire des disponibilités dans huit jours, quinze jours ou trois semaines, pour pouvoir répondre

aux premières demandes qui se formulent en foule aux guichets. »

En somme, la Banque de France est au-dessus de toutes critiques et si cet organisme est perfectible, susceptible d'améliorations et de modifications de détail, il ne s'ensuit pas que l'on doive attaquer l'organisme tout entier, qui est d'une solidité incontestable.

Tout dernièrement encore, le 28 juillet 1909, la Banque de France voulant contribuer plus étroitement encore au développement de l'industrie et du commerce français, se déclarait disposée à développer les permissions données en vue d'accepter à l'encaissement et à l'escompte le papier commercial sur l'étranger. Cette mesure ne peut manquer de rencontrer dans les milieux exportateurs un accueil bienveillant, ou même « enthousiaste (1) ».

Qu'il nous soit cependant permis d'exprimer un regret au sujet de la politique suivie par la Banque en matière d'escompte. On vante fort la remarquable fixité à 3 % du taux de l'escompte officiel et on dit volontiers — nous l'avons dit nous aussi — que ce taux inférieur au taux de la Reichsbank et très souvent de la Bank of England favorise l'industrie et le commerce. Nous ne doutons pas que la politique

(1) M. Ch. Cazalet, président du comité de Bordeaux des conseillers du commerce extérieur de la France, au dîner-causerie du 7 mai 1910 du comité, à Bordeaux.

de la Banque serait encore meilleure si cette fixité *voulue* était supprimée et, si en temps de prospérité le taux était à 1,5 % et en temps de crise, à 4 % ou même 5 %. La fixité arbitraire du taux à 3 % facilite certes les opérations commerciales au moment de la crise, mais diminue leur puissance, en ce moment, par exemple.

La prétendue décadence économique de la France

L'argumentation de Lysis et de M. Domergue, dont MM. Klotz et Henry Michel, à la tribune de la Chambre, n'ont été que les échos, est bien simple : pour prouver que les établissements de crédit n'ont rien fait pour le développement économique, ce qui est singulièrement difficile, ils ont fait un tableau très noir de la situation économique de la France. En un mot, l'émigration de nos capitaux à l'étranger est la « cause de notre *décadence* économique (1) ». Le mot est lancé, nous le retenons.

Cette décadence économique est la résultante de ce fait : les grands établissements de crédit boycottent l'industrie française (2). L'argument vaut la peine d'être discuté, ou plutôt — car cette affirmation est en évidente contradiction avec les phénomènes que nous avons journelle-

(1) Lysis, *op. cit.*, p. 93.
(2) *Ibid.*, p. 157.

ment sous les yeux — d'être examiné, pour en démontrer toute la fausseté.

L'activité économique de la France en ces dernières années peut s'estimer en comparant les principaux chapitres des bilans de la Banque de France et des grands établissements de crédit français. Le tableau suivant dit plus que n'importe quel raisonnement :

	31 déc. 1903	31 mars 1905	31 janv. 1906	31 janv. 1908	31 juill. 1909
	En millions de francs				
Stock monétaire, y compris l'encaisse de la Banque de France.	3.719	4.169	4.236	3.948	5.092
Portefeuille commercial	1.916	2.832	3.282	3.700	3.801
Avances, reports, participations financières.	620	1.594	1.473	1.697	1.861
Capitaux disponibles dans les banques en comptes courants et en dépôts	2.276	3.033	3.374	3.760	4.734
Circulation de la Banque de France. . . .	4.235	4.374	4.831	4.949	5.000

« Ces chiffres, ajoutait un commentaire de la circulaire Renauld, organe d'une banque locale de Nancy (1), attestent une remarquable activité et un énorme développement des affaires qui s'est poursuivi sans faiblesse en dépit de toutes les crises politiques et économiques. Ils attestent aussi qu'en France, on ne fait pas des affaires pour le plaisir, pour la gloire. L'énorme

(1) Reproduit in *Monde économique,* 25 septembre 1909, p. 1232.

augmentation de notre stock monétaire et des capitaux disponibles dans les banques prouve que nous avons travaillé avec profit et que la richesse publique s'est accrue. »

On pourrait ajouter : ne voit-on pas chaque jour se créer quelque entreprise nouvelle, une industrie se développer? N'avons-nous pas créé l'industrie automobile et celle de la houille blanche? A quoi répond cette partie du discours d'Henry Michel à la Chambre des députés le 30 novembre 1909 (1) : « Tandis que l'or de la France ruisselle sur le monde entier, suivant le mot du président du conseil, le commerce, l'industrie, l'agriculture végètent, languissent dans le marasme et ne trouvent pas les capitaux nécessaires à leur développement? » ou encore : « La conséquence, c'est le *ralentissement* des entreprises industrielles comme agricoles, le *fléchissement* de la production nationale, dont le développement est d'une lenteur voisine de la stagnation? » ou enfin : « On ne voit plus en France se créer de grandes entreprises commerciales, industrielles et agricoles, faute de crédit. » Les pages précédentes ont déjà répondu à ces considérations erronées. Il y a peut-être le talent de l'orateur; mais quant à celui de l'économiste ou du financier, il fait totalement défaut.

---

(1) *Journal officiel*, 1er décembre 1909, p. 3013-3017.

CHAPITRE I

VUE D'ENSEMBLE SUR LA SITUATION PRÉSENTE DES PORTS FRANÇAIS

La marine marchande française s'est laissée distancer par plusieurs nations, nouvelles venues dans la lutte économique et, par conséquent, plus à la recherche du progrès matériel. Nous avons un domaine colonial immense, nous jouons dans le monde un rôle considérable et cependant l'état de notre marine marchande laisse fort à désirer. Il y a là une contradiction douloureuse à constater, car, comme le disait très bien un des hommes qui ont le plus servi la cause de la marine marchande et du développement de nos ports, M. Charles Roux, dans son discours d'inauguration du congrès colonial de 1906, à Marseille, « une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune, mais encore une enseigne de crédit, un signe de force, la preuve, affirmée devant tous les peuples, de sa puissance ».

L'amiral Réveillère avait dit aussi que « l'intérêt de la nation tout entière veut que la

France ait une marine marchande aussi importante que possible ». Pourquoi ne l'avons-nous pas et pourquoi devons-nous confier une grande partie de notre fret à des navires étrangers ? Les causes en sont multiples et méritent d'être discernées.

Nous avons des ports trop petits.

Pourquoi ne pouvons-nous pas construire des vaisseaux aussi grands et aussi puissants que nos concurrents anglais et allemands ?

Pourquoi, dans les divers budgets du ministère des travaux publics, a-t-on réduit annuellement la somme des dépenses à engager pour l'amélioration de nos ports ?

Il est vrai que l'on voulait favoriser la construction et l'amélioration de voies navigables, mais celles-ci ne seront utiles que quand il y aura un orifice assez grand qui puisse écouler rapidement les produits qui y sont apportés. Au lieu de faire des dépenses pour l'établissement et l'amélioration des canaux et pour l'amélioration des rivières (chap. 60 et 59 du budget de ce ministère), que n'a-t-on reporté sur le chapitre 61 (amélioration et extension des ports maritimes) les sommes qui devaient être engagées pour des travaux inutiles? On ne construit pas en commençant par le sommet; pour que le sommet soit durable et utile, il faut une base solide; c'est celle-ci qui manque : notre outillage maritime d'exportation n'est pas

complet et on n'a pas fait ce que l'on pouvait pour le compléter.

Pourquoi a-t-on retranché 2 millions du chapitre 61 du budget du ministère des travaux publics pour 1908, au lieu de l'augmenter considérablement ? — Parce qu'il fallait considérer les conséquences de l'étatisation d'un réseau ferré de 9 millions de kilomètres, parce que le budget n'était pas en équilibre, par suite de la surenchère électorale.

Pourquoi le programme Freycinet, qui devait être achevé en 1906, ne devait-il l'être que dans trois ans, à condition d'y affecter toutes les ressources du chapitre (1)?

Et surtout, pourquoi le Parlement a-t-il voté en 1903 un grand programme d'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, d'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes, dit programme Baudin, qui avait pour but de compléter l'outillage national? Il était du devoir du Parlement de refuser tout nouveau crédit jusqu'à ce que le programme Freycinet eût été complètement achevé.

Nous nous trouvons, en effet, devant ce fait assez curieux : deux programmes doivent être exécutés en même temps et le premier, qui prime le second, tout au moins par son ancienneté, subira dans son exécution, pourtant déjà tar-

---

(1) Rapport de M. Janet, 1908.

dive, un assez long retard, car, de l'aveu même d'un ancien rapporteur à la Chambre, M. Janet, « comme il importe de poursuivre la réalisation du programme de 1903, l'achèvement des entreprises antérieures audit programme semble devoir exiger environ cinq ans ».

M. Yves Guyot, qui a, dans ces matières, lutté courageusement pour l'économie contre le gaspillage, pour l'ordre contre le désordre, à propos de ce fameux chapitre 61 qui chaque année se voit enlever quelques millions, écrivait en 1908 : « Avec un crédit de dix millions de francs, il y a encore dix-sept entreprises se rattachant au programme Freycinet. Au 1er janvier 1908, la dépense à faire s'élevait à 19 millions environ, dont 5 millions de francs sur fonds du Trésor et 14 millions de francs sur fonds de concours. D'après les auteurs du programme de 1903, ils auraient dû être terminés en 1906.

Sur les 10 millions de ressources du chapitre 61, on poursuit, *en même temps*, les dix entreprises du programme de 1903, et, à partir du 1er janvier 1908, il restera à dépenser 64 millions, dont 29 millions sur fonds du Trésor et le surplus sur fonds de concours. De ce train, les travaux ne seront pas finis dans sept années (1). »

Commencer deux programmes, c'est le plus

(1) *La Crise des transports. Illusions et Réalités*, Alcan, édit. 1908, p. 9.

sûr garant de n'en achever aucun. Seul le souci électoral, inhérent au système actuel de votation, peut expliquer pareille aberration.

On s'occupe de l'*hinterland* du port, mais non du port lui-même. « On veut entreprendre l'établissement de canaux et on ne peut pas faire les dépenses nécessaires pour avoir au moins deux ports répondant aux besoins actuels de la navigation (1). » — « Les auteurs et les partisans du programme Baudin se résignent à cette situation : nous n'avons pas, en France, un port en rapport avec le progrès de la navigation actuelle. Nous n'avons qu'un port où les grands transatlantiques peuvent entrer et sortir sans difficulté : c'est un port de guerre et les paquebots qui touchent à Cherbourg sont allemands et anglais.

« La plus petite partie du programme Baudin était consacrée aux ports; dans le projet adopté par le Sénat, il y a une somme de 86.880.000 francs. Cependant la part contributive des intéressés pour les travaux des ports était de 69 %. Ces crédits sont dispersés sur dix ports; il n'y a pas un centime pour Marseille, il y a 8.500.000 francs pour Le Havre (2). »

Comment s'expliquer une telle imprévoyance et une telle répartition des dépenses, alors que

(1) Yves Guyot, *La Crise des transports*, p. 15.
(2) Yves Guyot, *Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires*, 1903.

le budget pour 1908 prévoyait 6 millions pour les travaux du canal du Nord, 7 millions pour le canal de Marseille au Rhône, 1 million pour le canal de Cette au Rhône, un autre pour le canal de Combleux à Orléans, etc. ?

Le budget de 1910 présente sur celui de 1909 une augmentation de 173 millions; la course au cinquième milliard est commencée. On ne s'est pas préoccupé de la situation de nos ports. Les lois sociales, la réalisation de l'égalité sociale, comme si cela pouvait jamais exister !! les retraites ouvrières et paysannes présentent un intérêt bien plus grand.

Marseille progresse certes d'année en année, mais son trafic diminue comparativement aux ports étrangers. M. P. Mallet, dans un rapport à la Chambre de commerce de Paris, disait il y a déjà plusieurs années : « Les aménagements du port de Marseille sont loin aussi d'être satisfaisants. La plupart des bateaux postaux qui le fréquentent sont relégués dans le vieux bassin de la Joliette, obligés d'amarrer en pointe, ne peuvent charger et décharger que par l'intermédiaire de chalands. Les quais de ce bassin, d'une exiguïté lamentable, pourvus d'engins mécaniques trop peu nombreux, mal reliés aux voies ferrées, ne peuvent être mis en relation directe avec les trains de voyageurs. »

Cette situation n'a pas changé. Un président de la chambre de commerce, M. Paul Desbief,

le constatait, ce qui ne l'empêchait pas de dire dans sa lettre adressée au ministre du commerce, préface du *Compte rendu* pour l'année 1905, que « les formalités administratives que nécessitait l'application de la loi du 24 décembre 1903, relative à la déclaration d'utilité publique des travaux du canal de jonction de Marseille au Rhône, n'étaient pas accomplies le 31 décembre 1904. Elles ne l'étaient pas davantage le 31 décembre 1905... » Un peu plus tard, on annonçait que le canal du Rhône à Marseille était entré dans la voie de l'exécution, et que les travaux, estimés à *70 millions*, venaient d'être inaugurés. L'État paierait la moitié de cette somme et la chambre de commerce verserait la plus grande partie du reste.

Or, on savait parfaitement que le Rhône n'était pas navigable et que le canal serait d'une inutilité évidente, tant que le fleuve ne serait pas canalisé.

Pourquoi engager ces 70 millions ? N'auraient-ils pas servi avec plus d'utilité au port de Marseille, s'ils lui avaient été affectés? N'aurait-on pas pu élargir les quais, approfondir les bassins, etc. ?

La grande rivale de Marseille est Gênes qui, en dix ans, de 1880 à 1890, a vu le mouvement de son port quadrupler (1). Cependant Marseille

(1) L. Paul Dubois, *Gênes et Marseille* (*Revue des Deux-Mondes*, 15 mai 1904).

maintient encore sa suprématie par l'exportation. La statistique nous indique que le nombre des navires sous pavillon français est plus considérable que sous pavillon étranger, mais que le tonnage est supérieur sous pavillon étranger, et c'est là le point intéressant. Le mouvement général des entrées et des sorties réunies est bien inférieur à celui d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg.

Pour Le Havre, le rapporteur du budget du Ministère des travaux publics pour 1908 reconnaissait sa mauvaise situation, mais ne proposait rien pour y remédier : « La question du port du Havre a pris une acuité toute particulière. M. Brindeau, député, a publié, en février 1907, une note des plus intéressantes, intitulée *Le Havre et les Transatlantiques,* où il montre combien la situation actuelle laisse encore à désirer et où il se prononce en faveur de la création d'un grand bassin de marée. M. Charles Roux signale tout particulièrement les lenteurs apportées à l'exécution des travaux faits dans les deux ports du Havre et de Marseille. »

Pourquoi ces lenteurs ? Pourquoi, lorsqu'un programme est mis en exécution, y a-t-il vingt-cinq ans que ces réformes auraient dû être introduites ?

Ce qui était capable de mettre un port français à la hauteur des ports étrangers en 1879, ne l'est plus aujourd'hui, cela va sans dire.

Aussi pourquoi ne supprime-t-on pas complètement la suite à donner à ce programme et ne propose-t-on pas un nouveau programme, un programme de 1910, qui serait exécuté en deux ans, par exemple? Il y aurait une très sérieuse économie à ne pas mettre en œuvre deux programmes qui ne se complètent pas et qui gaspillent les crédits votés, alors qu'une sage administration, une décision prise sur les lieux, mettrait rapidement nos ports au niveau des besoins de la navigation maritime actuelle.

Il y a une raison qui empêche cette simplification, c'est la centralisation à outrance, dont on commence seulement à s'apercevoir. Toute décision vient de Paris et ne parvient au port qu'après bien des péripéties. La réforme demandée est déjà ancienne et ne répond plus aux exigences du commerce international. Si nous ne pouvons fournir aux navires étrangers des bassins profonds, des quais bien aménagés, etc., ces navires ne s'obstineront pas à venir chez nous; ils iront chez le voisin, où ils trouveront ce que l'on appelle « le confort moderne ». Or, pour que nous puissions apporter des solutions *rapides* aux divers problèmes que suscite chaque jour l'existence d'un port, il ne faut pas que les solutions se fassent loin du milieu dans lequel s'agite le problème. En matière économique, plus qu'en toute autre chose, la théorie ne domine pas. La vie d'un port, son développe-

ment et sa prospérité, ont des exigences que seuls les milieux compétents, vivant de ce port, peuvent connaître et solutionner.

Ce n'est pas du cabinet d'un ministre ou d'une direction quelconque de ministère que peut venir la lumière. Ce sont là des fonctionnaires, pour qui la routine est tout; or, la routine est la mort du commerce ou de l'industrie, à notre époque de vie intense, où chaque jour ne cesse sans quelque amélioration ou quelque découverte.

Tout ce qui concerne un port n'est même pas réuni dans un seul ministère et, pour chaque solution importante, il faut le concours de plusieurs ministères et de plusieurs directeurs. Le côté commercial est examiné par le ministère du commerce, le côté technique par le ministère des travaux publics, le côté financier par le ministère des finances, le côté colonial par le ministère des colonies, le côté travail par le ministère du travail, puisque ce ministère existe. Si encore il n'y avait que les ministres, mais il y a encore les directions, qui souvent sont en conflit, parce qu'elles veulent émettre un avis dominant; une réforme ne se peut pas sans consulter le Conseil général des ponts et chaussées, la commission des voies navigables, où les ingénieurs règnent mais non les gens pratiques; puis doit intervenir une loi. Cette loi, elle mettra deux ou trois ans avant d'aboutir, si toutefois

elle aboutit, et quand enfin l'amélioration ou la réforme est consentie, elle est déjà vieille, il y a eu de nouvelles découvertes, ou bien les ports étrangers se sont encore agrandis, les États ou les compagnies étrangères ont construit de nouveaux géants et le port est trop petit, malgré la réforme, pour les recevoir.

« Une loi du 24 décembre 1903, m'écrivait en 1907 M. Trystram, sénateur du Nord et président de la chambre de commerce de Dunkerque, a autorisé l'exécution d'importants travaux d'extension de notre établissement maritime et fixé à 26 millions la dépense à faire. Ces travaux sont commencés; ils auront pour effet, en mettant de nouveaux quais à la disposition du commerce, de permettre à de nombreuses lignes régulières de navigation de desservir le port de Dunkerque et, par suite, de nous procurer les moyens de lutter contre la concurrence d'Anvers, surtout en ce qui concerne l'exportation. » Les travaux étaient commencés, mais ne sont pas terminés. Conséquence : nos produits de la région industrielle du Nord, au lieu de s'écouler par Dunkerque, continuent à aller par Anvers (1). Aussi le mouvement de la navigation à Dunkerque est d'environ 2.500 navires et 2.200.000 tonneaux à l'entrée comme à la

(1) Albin Huart, *Notre outillage maritime d'exportation.* 1 broch., 31 octobre 1907.

sortie, tandis qu'à Anvers, il est de 44.600 navires et 18.600.000 tonneaux tant à l'entrée qu'à la sortie.

Nous signalerons encore parmi les causes qui ont affecté la progression des ports français, la protection douanière. L'autonomie des ports est un palliatif à cette politique, mais, sans elle, la protection reporte sur les ports tout le poids de son injustice. « Il est impossible de méconnaître, disait en 1907, à la Société scientifique de Bruxelles, M. Georges Blondel — que l'on ne saurait soupçonner de trop de libéralisme, puisque secrétaire de la Fédération des industriels et des commerçants français — que le vent de protectionnisme qui souffle depuis 1892 sur notre pays est pour beaucoup dans les changements de direction qui se sont faits sur Gênes, sur Trieste, sur Fiume, au fond de l'Adriatique. Le protectionnisme s'est traduit sous des formes diverses, par exemple sous la forme de restrictions apportées aux admissions temporaires, qui ont été nuisibles au commerce des céréales et des farines (1). » Mais M. Blondel n'a pas dit que le protectionnisme ayant pour effet de fermer la barrière douanière aux produits étrangers, le mouvement des échanges se trouve ralenti (2).

---

(1) Georges Blondel, *Le Port de Marseille*. 1 broch. 1907, p. 15.

(2) Albin Huart, *La Revision douanière*. Préface de Yves Guyot, 1909. 1 broch. 76 p., chez Giard et Brière, édit.

Et la meilleure preuve, c'est que l'on a inventé les *primes* qui ne sont nullement un des facteurs du développement de la marine marchande. L'exemple de la France le prouve surabondamment (Voir le *Report from Select committee on Steamships subsidies*, 3 déc. 1902).

La prime n'est pas un remède, affirme M. Lemée (1); c'est un privilège, qui ne peut développer la marine, mais qui, par contre, la soutient. « La prime, dit-il encore, n'est qu'une protection déguisée et l'industrie, habituée à la protection, languit et s'endort. »

Le chapitre 33 du budget du ministère du commerce pour 1909 porte 9.400.000 francs comme primes à la construction et le chapitre 34, 31 millions comme primes à la navigation et à la compensation d'armement, soit un total de 40.400.000 francs de subvention annuelle à notre marine marchande. Et je ne parle pas des primes indirectes données par le ministère des postes et télégraphes à certains services maritimes entre la France et la Corse, Calais et Douvres, etc., et qui chiffrent, annuellement, 26 millions 685.490 francs.

La loi du 7 avril 1902 confirma pour douze ans les primes à la construction établies par la loi de 1881, remplacée par la loi du 30 janvier

---

(1) *Étude économique sur la situation de la marine marchande française.* Thèse, Saint-Malo, 1896.

1893. Elle attribua une « compensation d'armement » à tout navire à vapeur de mer de construction étrangère, en fer ou en acier, armé sous pavillon français, appartenant à un propriétaire français, particulier ou compagnie, par jour d'armement administratif et tonneau de jauge brute totale pour la navigation au long cours : 5 centimes par chaque tonneau jusqu'à 2.000 tonneaux ; 4 centimes, de 2.000 à 3.000 tonneaux ; 3 centimes de 3.000 à 4.000 tonneaux ; 2 centimes au-dessus de 4.000 jusqu'à 7.000 tonneaux.

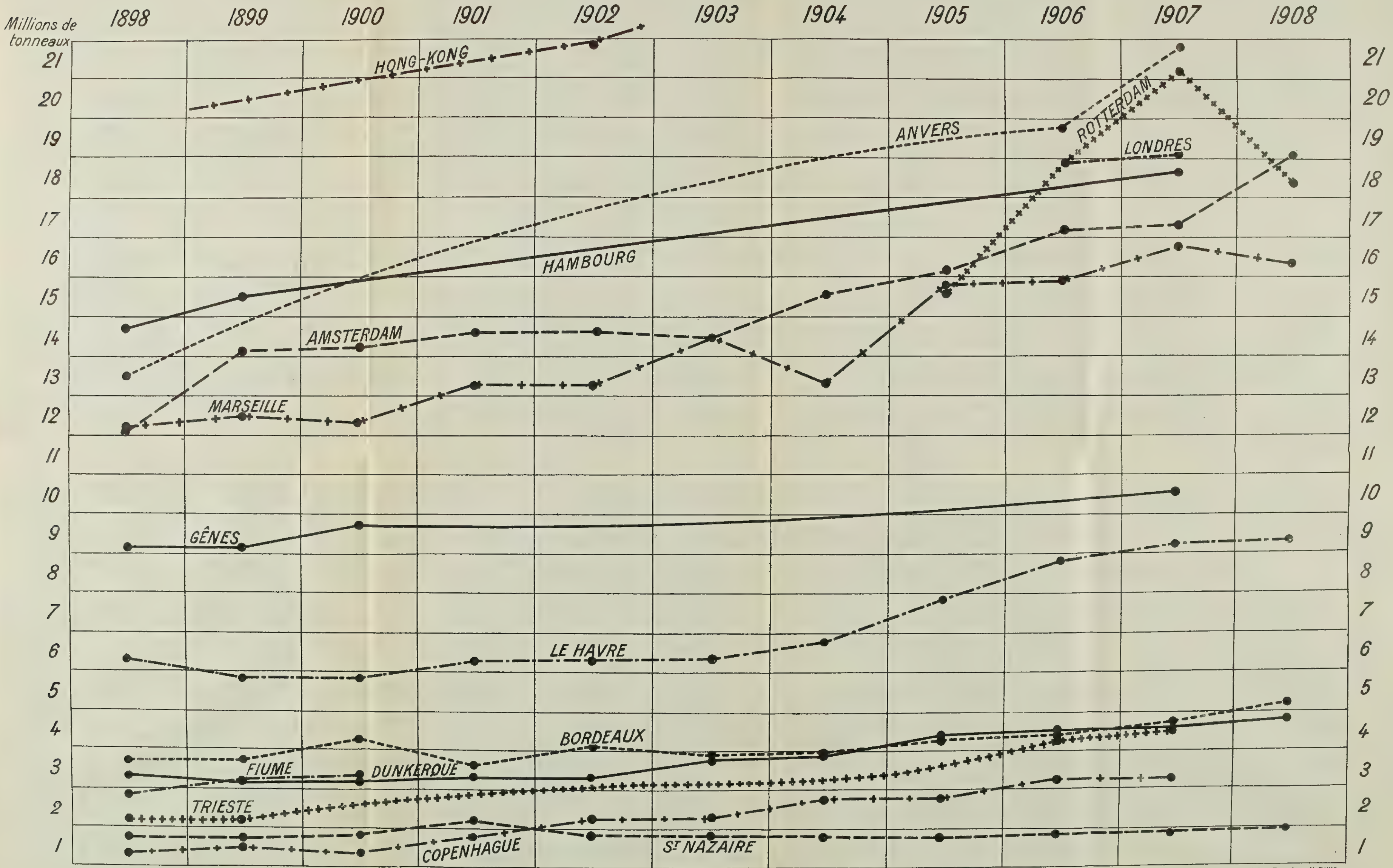
La prime de navigation est accordée à tout navire construit en France jaugeant plus de 100 tonneaux bruts, naviguant sous pavillon français.

La loi du 19 avril 1906 a augmenté le taux de prime à la construction. Elle l'a porté, pour les bâtiments en fer et en acier, à 145 francs pour les vapeurs et à 95 francs pour les voiliers, par tonneau de jauge brute : ces primes décroîtront annuellement de 4f 50 pour les bâtiments à vapeur et de 3 francs pour les bâtiments à voiles, pendant les dix premières années d'application de la loi ; elles demeureront respectivement fixées à 100 francs et à 65 francs à partir de l'expiration de la dixième année. Les « compensations d'armement » s'appliquent aux bâtiments de mer aussi bien de construction étrangère que de construction française, sous la réserve d'être

GRAPHIQUE COMPARATIF DU MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DES DIFFÉRENTS PORTS FRANÇAIS

AVEC LES PRINCIPAUX PORTS ÉTRANGERS. 1898-1908

Dressé par M. Albin HUART d'après les données des Chambres de Commerce



âgés de moins de deux ans au moment de la francisation. Les navires à vapeur reçoivent pour chaque jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute totale : 4 centimes jusqu'à 3.000 tonneaux; 3 centimes de 3.001 à 6.000 tonneaux; 2 centimes à partir de 6.000 tonneaux. Les navires à voiles : 3 centimes jusqu'à 500 tonneaux; 2 centimes, de 501 à 1.000 tonneaux; 1 centime au-dessus de 1.001 tonneaux. La compensation d'armement n'est accordée qu'aux navires dont la jauge brute totale est au moins de 100 tonneaux (1).

Au lieu de favoriser la marine marchande, ces lois ont eu pour effet :

1° De coûter au budget 369.475.534 francs, dont 99.130.505 francs pour la construction et 270.345.029 francs pour la navigation de 1893 à 1907;

2° D'avoir favorisé la construction de navires à voiles (loi de 1893) au détriment des navires à vapeur, dont le nombre ne cessa d'augmenter jusqu'en 1905; alors qu'en 1902 le nombre des navires à voiles construits était de 1.002, celui des navires à vapeur n'était que de 53;

---

(1) Ces données sont extraites d'un rapport de M. Yves Guyot sur les primes en France, inséré dans le rapport général de la commission des primes de l'Institut international de statistique, que M. Raffalovich a présenté à la session de 1909 à Paris. P. 20-27 du rapport général.

3° D'avoir eu un effet rétrograde, puisque, en 1902, le tonnage brut des navires à voiles construits était de 132.787 tonneaux et celui des navires à vapeur de 26.745.

La loi de 1902 a augmenté le nombre des navires à vapeur, mais la loi d'avril 1906 a eu l'effet contraire (1) :

	Navires à voiles	Tonnage brut	Navires à vapeur	Tonnage brut
	—	—	—	—
1904 . .	929	13.882	68	60.126
1905 . .	1.204	16.199	49	33 660
1906 . .	981	11.274	62	20.858
1907 . .	906	10.921	79	20.048

4° De ralentir le développement de la marine marchande. « Si l'on compare, dit M. Clémentel dans son *Rapport du budget du ministère du commerce et de l'industrie* pour 1909 (p. 148), entre elles les diverses marines, on constate que, de 1890 à 1906, la marine à vapeur, *qui seule est vraiment intéressante* au point de vue du trafic général international, a progressé de la manière suivante :

Au Japon, de 76.000 à 661.000 tonneaux, soit. . .	704 %
En Grèce, de 44.000 à 221.000 tonneaux, soit. . .	402
En Norvège, de 176.000 à 717.000 tonneaux, soit.	308
En Russie, de 117.000 à 467.000 tonneaux, soit. .	299
En Australie, de 96.000 à 377.000 tonneaux, soit .	293
En Danemark, de 104.000 à 354.000 tonneaux, soit.	240
En Suède, de 127.000 à 427.000 tonneaux, soit . .	236
En Allemagne, de 656.000 à 2.110.000 tonneaux, soit	222
Aux États-Unis, de 376.000 à 1.194.000 tonneaux, soit	217

(1) *Annuaire statistique de la France*, 1907.

En Hollande, de 149.000 à 436.000 tonneaux, soit.	192 %
En Italie, de 186.000 à 493.000 tonneaux, soit . .	165
En Angleterre, de 5.107.000 à 9.782.000 tonnaux, soit	91
En Belgique, de 72.000 à 112.000 tonneaux, soit .	55
En Espagne, de 274.000 à 418.000 tonneaux, soit.	52
En FRANCE, de 485.000 à 721.000 tonneaux, soit.	*49*

Ce qu'il y a encore de plus fâcheux, c'est qu'une très grande partie de notre exportation part sur des navires étrangers. Ce ne sont donc pas les produits qui manquent à notre marine marchande.

Insisterais-je, avant de terminer ce chapitre, sur la nécessité de consacrer nos efforts à quelques ports seulement, bien choisis? Le programme Freycinet envisageait l'amélioration de soixante-dix ports; c'était disséminer les crédits, afin qu'il n'y ait pas une somme suffisante pour faire les travaux indispensables dans quelques-uns, dignes d'attirer l'attention. On parle de Boulogne-sur-Mer, mais il y a Dunkerque.

On oublie trop qu'un port — si on le veut important, — ne se crée pas de toutes pièces ni ne s'invente. Pour qu'il ait un avenir, il faut qu'il ait derrière lui un arrière-pays, un *hinterland*, riche, susceptible à la fois de produire les marchandises que le port expédiera, et d'absorber les marchandises que le port lui enverra. Le pouvoir d'absorption, de consommation de cet arrière-pays doit être égal pour le moins à sa puissance de production. Il est vrai que l'on peut citer, pour infirmer cette théorie, l'exemple

de Gênes, uniquement port d'importation, bien que depuis quelque temps, et surtout grâce à la percée du Simplon, ce port expédie des marchandises; mais l'exception confirme la règle. Or, dans un pays, les centres de production et de consommation, sont très limités : trois, quatre, ou cinq au maximum.

En France, nous avons Marseille pour le littoral méditerranéen, Dunkerque pour toute la région du Nord, le Havre, pour Rouen et Paris, Bordeaux, pour le Midi. C'est sur ces quatre points que l'attention et les crédits auraient dû se fixer. Au lieu de cela, — et l'intérêt électoral a joué ici un grand rôle — on s'est occupé de Nantes, de Boulogne, de La Rochelle, etc. « La Pallice, dit encore M. Georges Blondel, est une création artificielle destinée à servir de débouché au réseau de l'État; et ce réseau ne se développe guère, pas plus que ne se développe l'industrie dans toute cette région (1). N'est-il pas permis de penser que les millions qui ont été dépensés dans ces deux ports — La Pallice et La Rochelle — dont l'importance restera, sans doute, toujours médiocre, auraient été plus utilement employés ailleurs? S'il faut vraiment que quelques sacrifices soient faits dans un pays, ne

---

(1) Précisément parce que La Pallice n'est pas un centre d'attraction, un centre de production et de consommation intense.

sont-ce pas des ports secondaires comme ceux-là qu'il faudrait avoir le courage de négliger?

Nous eussions mieux fait de concentrer notre attention seule sur le port de Bordeaux qui se trouve sur un magnifique estuaire avec eau profonde de 7 mètres qu'on s'est déjà préoccupé de porter à 8 (1) ». Ce manque de concentration, d'attraction vers quatre ou cinq ports a eu les résultats que l'on sait et que le lecteur pourra suivre dans le graphique qui accompagne ce chapitre. L'infériorité des ports français y est évidente.

---

(1) G. Blondel, *Les Ports et la vie économique en France et en Allemagne* dans *Les ports et leur fonction économique*, publication de la Société scientifique de Bruxelles, 1906, t. I, p. 157-158.

CHAPITRE II

LES QUATRE GRANDS PORTS MARITIMES DE COMMERCE EN FRANCE

Quatre grands ports émergent de la quantité qui les épuisent faute d'un trafic suffisant. Ces quatre ports sont : Marseille, Le Havre, Bordeaux et Dunkerque.

A) *Marseille.* — C'est le plus ancien des ports français, qui, voilà plus de vingt siècles, a illustré l'histoire du pays. Marseille connut, jusqu'au changement radical des moyens de communications, de la substitution de la navigation à voile à la navigation à vapeur et du percement de l'isthme de Suez, une suprématie sans égale. Ce fut, durant des siècles, le centre du commerce maritime du bassin occidental méditerranéen. Aujourd'hui, il est encore le centre des grandes compagnies de navigation françaises, mais sa suprématie n'est plus sans rivales. En effet, le percement de l'isthme de Suez, en déplaçant l'axe commercial de toute l'Europe occidentale et orientale, en facilitant la rapidité avec laquelle se font aujourd'hui les transports maritimes, en diminuant la longueur

et la durée qui séparaient un port de l'autre, un continent d'un autre — puisqu'avant il fallait, pour aller aux Indes, « à la Chine » et « au Zipangu », contourner l'Afrique et doubler ce fameux cap de Bonne-Espérance, qui fut la terreur de tous les navigateurs anciens — a permis à des villes jusqu'alors sans grand trafic commercial, comme Gênes, Trieste, etc., de développer leur commerce. Pour attirer les marchandises, c'est à coups de millions qu'elles creusent des ports profonds, munis de l'outillage le plus perfectionné. C'est ainsi qu'une partie des marchandises fut détournée de son lieu de débarquement habituel, Marseille. A cette situation moins avantageuse, notre grand port méditerranéen chercha des remèdes, en créant autour de lui une activité industrielle. Mais c'est à nos yeux, un signe de décadence quand la fonction d'un port n'est plus seulement commerciale. Et d'ailleurs, un fait l'empêchait de conserver cette fonction purement commerciale : l'*hinterland* manquait. Le Rhône n'est pas navigable : aussi tous les produits qui devraient avoir leur débouché naturel à Marseille, cette vallée du Rhône si riche, voire même la région de Saint-Étienne, où le fret n'aurait pas manqué, en sont-ils privés.

Cependant, malgré ce manque d'hinterland, Marseille pourrait lutter plus efficacement contre les concurrences étrangères. Là seulement, de

tous nos ports, les navires peuvent facilement avoir accès à toute heure. Sa superficie totale est de 232 hectares. Or, les progrès sont ici plus lents que dans les autres ports européens. Le mouvement général des entrées et des sorties réunies s'élève à environ 16 millions de tonnes. Aussi est-il sensiblement inférieur à Anvers, Rotterdam et Hambourg.

Que faire pour développer ce mouvement? On a bien commencé la construction du canal de navigation du Rhône à Marseille et on s'est attaqué au tunnel du Rove Guiira de l'écluse de Mariquane au bassin de la Save, à travers la chaîne de l'Estaque, mais à quoi ce canal servira-t-il, puisque le Rhône n'est pas navigable et que la région traversée par le canal n'est ni industrielle, ni minière, à aucun point de vue?

On a voté en 1908 des crédits, en vue d'un nouveau bassin, dit « bassin de la Madrague », de dimensions sensiblement pareilles à celui de la Pinède et qui procurera au port de Marseille une longueur supplémentaire de quais de 2.630 mètres. Son coût sera de 32 millions de francs. Mais quand sera-t-il terminé?

Ces mesures sont-elles suffisantes? Évidemment non. Il faut modifier le régime actuel dans le sens de l'autonomie. C'est ce qui résulte des conversations que nous avons eues avec les principales autorités commerciales de Marseille.

B) *Le Havre.* — Le Havre ne jouit pas, comme

Marseille, d'une antiquité vingt fois séculaire. Le port est beaucoup plus récent, puisqu'il ne date que de 1516, date à laquelle François Ier jeta les bases de la nouvelle ville (1). Ici principalement se manifeste l'exiguïté des bassins. Alors que la plupart des grands ports étrangers sont en mesure de recevoir à toute heure les nouveaux monstres de la mer, comme la *Lusitiana*, Le Havre ne le peut. « L'insuffisance du Havre est telle, disait il y a quelque dix ans M. Albert Pesson, que cette ville est en quelque sorte menacée de perdre les avantages qu'elle doit à sa situation géographique, au point de vue de l'escale des steamers faisant l'intercourse entre l'Amérique et l'Europe du Nord. » Alors que l'on aurait dû consacrer l'effort pécuniaire fait par le programme Baudin en 1903 à quatre de nos ports, dont Le Havre, on ne donna à ce port que 20 millions, chiffre qui fut ramené par le Sénat à 8.500.000 francs. On a bien créé une nouvelle entrée et un nouvel avant-port, d'une profondeur de 9 mètres, un quai de marée ou d'escale, un sas éclusé de 30 mètres de largeur, entre l'avant-port et le bassin de l'Eure, mais ces agrandissements ne sont pas suffisants.

Les besoins nouveaux auxquels doit répondre le port du Havre sont multiples : accroissement

---

(1) G. Blondel, *Le Port du Havre* (*Revue des Questions scientifiques*, juillet 1908).

de la dimension des navires, développement industriel et commercial de la vallée de la Seine.

Le tonnage total (entrées et sorties réunies) qui s'élevait, en 1900, à 5.747.065 tonneaux, a atteint, en 1906, le chiffre de 8.396.399 tonneaux et, en 1907, celui de 8.837.978 tonneaux. Or, ce qui caractérise le commerce du Havre, c'est la richesse des produits importés, tels que les cafés, cacaos, cotons, poivres, cuirs, indigos, caoutchouc, bois de teinture, cuivre, etc. C'est à cause de cette richesse que la valeur totale des marchandises importées par Le Havre est presque égale à celle des marchandises importées par Marseille. On peut d'ailleurs suivre cette influence de la richesse de l'importation dans le total des marchandises emmagasinées dans les docks-entrepôts du Havre, qui ont 340.000 mètres carrés, non compris la surface du bassin-dock, soit 44.000 mètres carrés :

Cafés	210.000	tonnes (3.500.000 sacs)
Cacaos	8.000	—
Poivres	2.200	—
Rhums.	4.500	—
Sucres	3.500	—
Thés.	300	—
Divers	11.500	—
Total.	240.000	tonnes

La fonction commerciale du port du Havre est plus importante que celle de Marseille et l'on peut espérer qu'elle se développera si les nouveaux ouvrages ordonnés en 1908 sont rapide-

ment exécutés; ceux-ci se caractérisent de la façon suivante : conquête sur la mer, avec entrée indépendante des bassins actuels, d'un enclos dont les vastes proportions et la disposition permettront le développement successif des quais à grand tirant d'eau, la construction d'un nouveau bassin dans la partie réservée et celle de deux autres formes de radoub dans le terre-plein, où va être construite celle de 300 mètres (1).

« Vous remarquerez, nous écrivait en 1907, M. le président de la chambre de commerce du Havre, la progression importante du tonnage du port qui, de 7.743.077 tonneaux en 1905, s'est élevé à 8.387.669 tonneaux en 1907 (entrées et sorties réunies). Des résultats encore meilleurs seront obtenus quand l'achèvement des travaux entrepris en vertu des lois du 19 mars 1895 et du 2 août 1904, et de ceux dont la chambre de commerce élabore actuellement le projet, nous permettra de mettre à la disposition de notre clientèle maritime de plus grandes longueurs de quai et des bassins plus profonds. »

Les travaux ne sont pas encore terminés. Cette lenteur que l'on rencontre dans tous nos ports est un indice de faiblesse.

---

(1) AIMOND, *Rapport sur l'amélioration du port du Havre et de la Basse-Seine et la construction d'un nouveau bassin au port de Marseille* (*Chambre des députés.* Annexe n° 1652 de la séance du 30 mars 1908).

C) *Bordeaux.* — Le port de Bordeaux est divisé en deux parties, séparées par le pont de pierre. Dans la partie amont, c'est le port du batelage qui s'étend sur une longueur de 2 kilomètres et une largeur de 400 à 500 mètres. En aval, jusqu'au village de Carriet, c'est le port maritime en rivière, de 6.400 mètres de long et de 400 à 600 mètres de largeur. Ici on n'a pas ménagé les travaux, luttant de temps en temps contre l'ensablement qui, heureusement, a disparu. De 1844 à 1856, on construit les premiers quais verticaux, directement accostables ; de 1863 à 1869, on construit en aval une cale de 87 mètres et un quai de 206 mètres. De 1864 à 1882, c'est le bassin à flot de 1.777 mètres et la forme de radoub n° 1 ; puis, de 1883 à 1889, les cales et terre-plein du port de batelage sur la rive gauche (1.300 mètres) et la rectification de la rive droite du fleuve, avec construction de cales. Sur la rive gauche, de 1888 à 1894, on construit de nouveaux quais (1.423 mètres) et deux cales de 290 mètres, plus un appontement de 312 mètres. Ce dernier fut allongé de 170 mètres en 1902-1903 et en 1903-1904 on construisit enfin un bassin à flot d'une nouvelle forme de radoub.

Tous ces travaux ont abouti à une progression du mouvement de navigation (entrées et sorties réunies) qui se trouve exprimée dans le tableau ci-après

1863. . .	649.556 tonnes	1904. . .	1.659.711 tonnes
1900. . .	1.917.579 —	1905. . .	1.650.262 —
1901. . .	1.766.163 —	1906. . .	1.789,848 —
1902. . .	1.782.464 —	1907. . .	2.096.401 —
1903. . .	1.624.685 —	1908. . .	2.129.129 —

Cependant le développement eût été plus important si les quais avaient été suffisants; de plus, le peu de profondeur du chenal de Bordeaux à la mer ne permet pas aux très gros navires de remonter jusqu'à Bordeaux, car la calaison normale de la Gironde et de la Garonne entre la mer et Bordeaux n'est que de 7^{m} 25.

C'est pourquoi le port de Bordeaux tend à devenir un port essentiellement industriel. Le développement de l'industrie de la région, la création de nombreuses fabriques de produits chimiques et d'établissements pour le traitement des minerais, a eu, en effet, pour résultat, d'accroître considérablement en ces dernières années, le poids des marchandises manutentionnées :

1904	2.580.000 tonnes
1908	3.850.000 —
1909 plus de . .	4.000.000 —

Mais, comme le remarque fort justement l'exposé des motifs d'un projet de loi ayant pour objet l'amélioration et l'extension du port de Bordeaux et de ses accès, déposé en février dernier à la Chambre, et voté quelques jours après, « les installations actuelles du port de Bordeaux n'ont pu suffire qu'à grand'peine à ce rapide et

subit développement de ses opérations commerciales. Les quais affectés à la manutention des marchandises pondéreuses ou encombrantes ont atteint leur maximum d'utilisation. Malgré la diligence apportée aux manutentions, il arrive fréquemment que des navires soient obligés d'attendre plusieurs jours avant de trouver un poste d'accostage disponible ».

Aussi, le gouvernement a-t-il proposé — et le Parlement l'a ratifié — pour remédier à cet état de choses, tout un plan d'améliorations. Tout d'abord, parmi les améliorations immédiates, figure l'approfondissement du chenal d'accès, de manière à permettre la circulation normale des navires de 10 mètres de tirant d'eau entre la mer et Pauillac, et des navires de 8 mètres en amont de Pauillac jusqu'à Bordeaux. Ensuite, l'amélioration et l'extension des ouvrages du port, comportant d'une part la transformation et le prolongement des anciens quais verticaux sur la rive gauche de la Garonne; d'autre part, l'agrandissement de l'établissement à flot avec création d'une nouvelle entrée s'ouvrant en aval de Bordeaux, à Grattequina, et reliée par un canal maritime aux bassins agrandis.

Le résultat certain sera l'augmentation du nombre des postes d'accostage des navires réguliers et l'arrivée des plus gros paquebots, à Bordeaux même.

La dépense totale prévue est de 136.500.000

francs, dont 80 millions à engager immédiatement. L'approfondissement des passes de la Gironde et de la Garonne maritime représente une dépense de 20 millions et les travaux du port, les 60 millions restants, dont, pour les quais de la rive gauche, les travaux et acquisitions de terrains, 5.427.000 francs et pour l'établissement à flot, 53.573.000 francs. Cette dépense est nécessaire, mais une fois faite, sera-ce suffisant? Nous n'hésitons pas à répondre: non. Car, des multiples conférences que j'ai eues avec les autorités commerciales, maritimes et industrielles de Bordeaux, il résulte que le complément indispensable de ces dépenses utiles, c'est la franchise du port.

D) *Dunkerque.* — Des quatre premiers ports maritimes de commerce de la France, Dunkerque est celui qui se développe le plus rapidement :

1868	528.762	tonneaux.
1871	1.126.723	—
1884	2.125.842	—
1896	3.009.441	—
1905	4.136.176	—

« Une loi du 24 décembre 1903 a autorisé l'exécution d'importants travaux d'extension de notre établissement maritime et fixé à 26 millions la dépense à faire, m'écrivait l'honorable M. Trystram, sénateur du Nord et président de la chambre de commerce de Dunkerque. Ces travaux sont commencés; ils auront pour effet,

en mettant de nouveaux quais à la disposition du commerce, de permettre à de nombreuses lignes régulières de navigation de desservir le port de Dunkerque, et, par suite, de nous procurer les moyens de lutter contre la concurrence d'Anvers, surtout en ce qui concerne l'exportation. »

On sait que les produits de la région industrielle du Nord, au lieu de s'écouler par Dunkerque, vont par Anvers. La raison en est bien simple : le réseau fluvial et les canaux permettent à ces produits de prendre la voie d'eau beaucoup plus économique que le chemin de fer : c'est là une des causes de notre infériorité économique.

La loi du 24 décembre 1903 est pour beaucoup certainement dans le développement du trafic de Dunkerque. Le tonnage de jauge qui, en 1899, était, pour les entrées et les sorties réunies, de 3.301.780 tonneaux, a passé, en 1908, à 4.184.609 tonneaux. De même, le tonnage des marchandises s'est élevé pour la même période de 2 millions 839.794 tonnes à 3.135.882 tonnes.

On compte sur un mouvement annuel de 6 millions de tonneaux de jauge et de 4.200.000 tonnes de marchandises quand les travaux des darses 3 et 4, actuellement en cours d'exécution et prévues par la loi de 1903, seront achevés. « L'allongement des darses 3 et 4, disait l'exposé des motifs du projet de loi de 1903, per-

mettra de desservir le tonnage qui sera vraisemblablement réalisé dans une quinzaine d'années, en supposant la continuation de l'accroissement normal du port. Mais dans dix ans, ce premier agrandissement sera devenu à son tour insuffisant et il faudra procéder à de nouvelles extensions. »

C'est en vue de ce développement continu que M. Millerand a proposé dans un projet de loi, déposé le 13 décembre 1909, de construire une cinquième darse dans les bassins de Freycinet.

L'exposé des motifs s'exprime ainsi : « Il est à prévoir que la progression accusée par les chiffres augmentera dans de sensibles proportions, lorsque les nouveaux quais des darses 3 et 4 seront livrés au public et permettront la création d'un outillage plus perfectionné, ainsi que l'installation de nouvelles lignes régulières.

En supposant même que cette progression reste constante, la construction de la darse n° 5, qui doit porter la capacité commerciale du port de Dunkerque à 7.300.000 tonneaux de jauge et 5 millions de tonnes de marchandises, ne permettra d'assurer l'avenir, à partir de l'année 1908, que pour une période de vingt à vingt-cinq ans » (1).

En vertu de ce principe, qui semble, enfin, admis dans les milieux gouvernementaux, on

(1) *Chambre des députés.* N° 2914. Séance du 13 décembre 1909.

prévoit maintenant le mouvement commercial futur et l'on s'outille en conséquence. La Chambre de commerce de Dunkerque réclamait depuis longtemps cette cinquième darse; les améliorations ne doivent donc pas s'arrêter là.

Dunkerque est une place commerciale de premier ordre, car le nitrate de soude du Chili, les pétroles russes et américains, les grains et graines de l'Inde, de la république Argentine, des États-Unis, de la Russie et de la vallée du Danube, les laines de la république Argentine, de la Plata et de l'Uruguay (Dunkerque est celui de nos ports qui en importe le plus grand nombre : plus de 150.000 balles, contre 6.000 balles à Marseille, 13.000 au Havre et 1.000 environ à Bordeaux), les jutes de l'Inde, les cotons d'Égypte, de l'Inde et de l'Amérique du Nord, les minerais de Suède, d'Espagne, d'Italie, de Grèce, les bois de construction de la Norvège et du bassin de la Baltique figurent parmi ses principales importations. En retour, Dunkerque exporte les sucres indigènes et les farines de froment pour l'Angleterre, les rails, poutrelles, et autres produits métallurgiques pour l'Extrême-Orient et des produits agricoles et manufacturés pour toute l'Europe, les États-Unis et l'Amérique du Sud.

A son développement est intéressée toute la région du Nord.

CHAPITRE III

L'ÉPARPILLEMENT DES CRÉDITS

Si les quatre grands ports français, que nous venons de passer en revue, se sont, certes, développés, mais pas suffisamment et se sont laissés devancer par de nombreux ports de commerce étrangers, c'est que, dans ces pays, on a concentré toute la puissance pécuniaire de la nation sur un ou deux grands ports que l'on a doté des inventions les plus récentes, de l'outillage le plus perfectionné, de bassins très profonds que l'on a creusés à mesure que le mouvement du port progressait et de quais très vastes, munis de grues mues par l'électricité et de magasins ou entrepôts trois fois plus vastes que besoin n'en était pour l'instant. Mais dans les questions maritimes, la caractéristique est la vitesse avec laquelle s'accomplissent les progrès; ce qui hier était suffisant, ne l'est plus aujourd'hui et ce que l'on construit vaste et profond aujourd'hui sera demain au-dessous des exigences du commerce maritime.

Les peuples étrangers n'ont pas reculé devant des dépenses qu'ils n'ont pas considérées comme improductives, qui ont immobilisé durant quelques années un capital important, mais qui, aujourd'hui, ont placé les ports ainsi outillés en tête du progrès et du développement maritime.

Anvers, depuis 1874, a dépensé 250 millions en travaux. Actuellement, pour porter sa longueur de quais de 21 à 60 kilomètres, dont 14 en rivière, ce port fait un nouvel effort de 175 millions. *Rotterdam* dépense en ce moment 76 millions pour la nouvelle Meuse, 74 millions pour les nouveaux bassins. De 1890 à 1900, ce port a dépensé 62 millions et demi de francs en travaux. *Hambourg* a dépensé 297 millions et demi de 1880 à 1897. On y exécute en ce moment pour 50 millions de travaux et de nouveaux travaux ont encore été décidés pour le port de l'Ouest. *Brême* a dépensé 75 millions en vingt années et son Sénat a encore voté 125 millions. A *Londres,* les nouveaux travaux préconisés par la nouvelle administration unifiée s'élèvent à 175 millions, sur lesquels environ 63 millions pour des dragages de la Tamise. A *Liverpool,* 150 millions de travaux ont été exécutés de 1891 à 1904 et 62 millions sont encore engagés. *New-York* a entrepris, pour le seul canal d'Ambrose, permettant aux grands transatlantiques modernes d'entrer à toute marée, un travail de

120 millions à exécuter en cinq ans. *Douvres* a effectué pour 100 millions de travaux en dix ans. *Gênes* a dépensé 120 millions depuis 1897. Pendant ce temps, *Marseille* n'a dépensé que 86 millions d'agrandissements en trente-neuf ans; *Le Havre,* 193 millions depuis 1872; *Dunkerque,* 193.530.934 francs depuis 1870 (1).

Ces sommes auraient peut-être suffi si l'on avait moins gaspillé. Cependant l'effort pécuniaire de l'étranger a été beaucoup plus intense et le développement de ses ports a suivi une progression proportionnelle aux dépenses effectuées.

Donc notre effort financier eût peut-être été suffisant si l'éparpillement des crédits n'était pas devenu la règle en matière de travaux à effectuer dans nos ports français. C'est qu'il s'agit de satisfaire chacun et en donnant un peu à tous, on n'a pas donné assez à quelques-uns. La sève n'a pas été suffisamment productrice, parce que la nourriture a été trop maigre. On s'est montré parcimonieux envers plusieurs ports français qui auraient mérité que tous nos efforts se fussent concentrés vers eux et on a été trop généreux envers beaucoup de ports qui ne pouvaient pas avoir une vitalité suffisante, pour diverses causes.

---

(1) D'après d'AGOULT, *Le Régime administratif et économique des ports de commerce,* p. 4-5. Rapport au Congrès des ports de commerce. La Rochelle, août 1909.

Un port ne pousse pas, il ne se crée pas, car pour qu'il devienne le centre d'une activité commerciale importante, il faut qu'il possède un *hinterland* riche en produits de toute nature ou bien que les conditions mêmes de sa position l'imposent au commerce maritime.

Pour n'avoir pas pris en considération ces divers facteurs de progrès d'un port moderne, on s'est condamné en France à n'avoir pas un seul port à la hauteur des exigences maritimes modernes.

Le but que se proposait la loi du 28 juillet 1879, connue sous le nom de programme Freycinet, était de mettre les ports maritimes à la hauteur des transformations apportées au matériel naval et de les approprier aux conditions nouvelles résultant du développement continu des chemins de fer et des autres voies de communication.

Le but, en somme, était triple :

1° Donner aux grands navires à passagers les profondeurs d'eau et les facilités d'évolution nécessaires à la régularité et à la sécurité de leurs services;

2° Donner aux navires à marchandises le moyen d'entrer dans les ports et d'en sortir pendant le plus de temps possible à chaque marée et d'accomplir leurs escales dans le plus court délai possible;

3° Donner enfin aux petits navires, dans les

ports secondaires, les facilités que réclament soit la navigation en cabotage, soit l'industrie de la pêche (1).

Le moyen employé pour parvenir à ce triple but fut l'inverse de ce qu'il aurait dû être : le programme Freycinet ne donna que 50 millions à Dunkerque, 23 millions au Havre pour la construction d'un neuvième bassin à flot et de deux formes de radoub, 3.200.000 francs à Cherbourg, 314.000 francs à Lorient, 1.600.000 francs à Nantes pour la construction de quais, 8 millions de francs à Bordeaux pour des dragages, la construction de digues et de cales, quais et embarcadères, 5 millions et demi à Marseille, alors que les ports suivants reçurent :

Calais	33.700.000f	La Rochelle	14.650.000f
Le Tréport	3.600.000	Rochefort	9.500.000
Dieppe	15.710.000	Royan	3.000.000
Fécamp	6.000.000	Pointe-de-Grave	1.350.000
Rouen	18.750.000	Bayonne	3.500.000
Honfleur	2.500.000	Saint-Jean-de-Luz	2.000.000
Saint-Malo	10.000.000	Bouc	4.600.000
Cette	19.650.000	Brest	3.680.000
Saint-Nazaire	5.500.000		

Ce tableau représente les gaspillages; et nous ne citons pas les ports qui reçurent quelques centaines de mille francs.

Quels résultats ont donnés ces crédits? Très peu, et surtout ils ont eu pour effet de créer une concurrence très active entre une quantité de

(1) Rapport Aimond (*Chambre des députés*. N° 1652. Séance du 30 mars 1908).

ports qui ne peuvent aspirer à se développer beaucoup. Les crédits affectés à des ports importants sont peu élevés et c'est à eux qu'auraient dû aller tous les autres crédits.

Aux sommes que nous avons déjà données, il convient d'ajouter, comme entreprises rattachées au programme Freycinet, la loi du 14 décembre 1875 qui dota Dunkerque d'une somme de 5.900.000 francs pour améliorations, la loi du 5 août 1874 qui donna à Marseille 15 millions pour l'achèvement du bassin national et un gaspillage total de 21 millions, dont 17 millions à Boulogne, pour la création d'un port en eau profonde (dans quel but?) et 4 millions à Rouen pour les améliorations de son port.

L'honorable M. Aimond, dans son rapport sur l'outillage national, à la date du 5 juillet 1901, établissait ainsi le bilan de 1879 : « Nous avons vu que l'effort des nations concurrentes s'était surtout concentré sur certains ports auxquels elles avaient cherché à donner une importance prépondérante. Nous avons mis en lumière, notamment à Hambourg, Rotterdam, Anvers et Gênes, les résultats considérables obtenus.

« Chez nous il n'en a pas été de même. Sans doute les ports importants ont reçu une dotation assez sérieuse, mais si l'on veut bien jeter les yeux sur les tableaux qui précèdent (nous en avons donné un résumé) on verra que les allocations pour Dunkerque, Le Havre, Nantes,

Bordeaux et Marseille, par exemple, ont été loin de ce que les progrès de la navigation réclamaient, à telles enseignes que, dans la plupart de ces ports, les travaux les plus importants restent encore à faire pour les mettre à la hauteur de leurs rivaux de l'étranger.

« Par contre, *nous avons éparpillé sur une foule de petits ports des côtes de la Manche, de l'Océan et de la Méditerranée une somme d'au moins 100 millions de travaux qui aurait été mieux employée dans nos grands ports maritimes, et cela sans résultat appréciable.* Il serait facile d'en apporter ici la démonstration, en donnant le tableau complet du tonnage de nos ports maritimes en 1879 et en 1900 et en montrant que ce tonnage n'a augmenté que dans cinq ou six au plus, tandis qu'il est resté stationnaire dans tous les autres. Il y a à cet égard un exemple caractéristique que tout le monde connaît et qui représente à lui seul près de *30 millions dépensés, sans qu'aucun résultat sérieux ait encore été obtenu.*

« Les pouvoirs publics ont leur part de responsabilité dans ce gaspillage et, sans insister davantage sur ce point, il serait bon, tout au moins lors de l'examen des projets du nouveau programme, de ne plus suivre la même méthode et de s'inspirer davantage des *intérêts généraux* du pays. »

Malheureusement le programme de 1900-1903, dit programme Baudin, sans toutefois être

aussi libéral que le fameux programme de l'honorable sénateur Freycinet, a continué le gaspillage commencé : le décret du 26 août 1890, portant restauration de la jetée est (A) et la loi du 24 décembre 1903 ont porté les crédits affectés au port de Dunkerque à 12.720.000 francs; les crédits pour Nantes ont été, de 1891 à 1906, de 26.850.000 francs; ceux pour Le Havre, de 1891 à 1900, de 19.120.000 francs, plus 42.500.000 francs pour Le Havre—Rouen (extension du port et amélioration de la Seine maritime); ceux pour Marseille, de 21.600.000 francs et pour Bordeaux, 12.830.800 francs.

En face de ces dépenses utiles, mais insuffisantes, voici l'autre tableau des gaspillages :

Ouistreham . .	141.000f	Cherbourg. . .	704.000f
Baie de Somme	320.000	Mortagne-sur-Gironde. . .	225.000
Saint-Valéry-sur-Somme .	160.000	Calais	3.970.000
Cannes.	2.540.000	Binic	250.000
Rouen.	4.650.000	Trouville . . .	18.000
Douarnenez. .	110.000	Bastia.	2.350.000
Le Tréport . .	2.075.000	Golfe Juan . .	390.000
Marennes . . .	340.000	Guilvinec . . .	100.000
Saint-Nazaire.	16.370.000	Fécamp	835.000
Dahouet. . . .	93.000	Caen.	5.329.000
Calvi	150.000	Bayonne. . . .	5.260.000
Pont-Audemer et Risle maritime. . . .	231.000	Erquy.	135.000
Dieppe	8.827.000	Nice.	3.636.000
La Nouvelle. .	1.285.000	Dinan.	94.600
Saint-Malo-Saint-Servan	2.140.000	Ajaccio	920.000
Paimpol. . . .	1.000.000	Boulogne . . .	13.190.000
Pontrieux. . .	620.000	Toulon	230.000
Marans	100.000	Gravelines. . .	493.000
Hennebont . .	370.000	Port-Vendres .	256.000
Propriano . . .	750.000	Grau de Loucate	145.000
		Cette	2.860.000
		Royan.	700.000

Ces deux programmes nous ont coûté plus de 600 millions et même 800 millions, si l'on compte les dépenses qui n'avaient pas été prévues ou les dépenses prévues insuffisantes.

On peut dire, sans être contredit par personne, que le pays n'a pas tiré de ces sacrifices ce qu'il était en droit d'en attendre. Un indice certain se trouve dans la progression du commerce spécial (importations et exportations réunies) qui n'a été, de 1885 à 1907, que de 61 % en France, alors qu'en Allemagne, elle a été de 145 %, aux États-Unis de 135 % et en Angleterre de 66 %. Il est vrai que d'autres facteurs entrent en ligne de compte et nous ne pouvons en parler ici.

Cette infériorité marquée se manifeste plus encore peut-être en comparant l'augmentation pour cent des valeurs du commerce d'exportation de 1892 à 1907 (commerce spécial) : l'augmentation n'a été pour la France que de 79 %, alors qu'elle a été, pour l'Allemagne, de 115 %, l'Angleterre, de 105 % et les États-Unis, de 170 %. Et enfin, si on compare les augmentations proportionnelles des différents ports pendant la période des vingt-cinq dernières années, on trouve que cette augmentation a été à Liverpool, de 59 %, soit 2,36 % par an, à Londres, de 81 %, soit 3,26 % annuellement, au Havre, de 70 % ou 2,8 % par an, à Dunkerque de 143 % ou 5,72 % chaque année, à Marseille, de 55 % ou 2,2 % chaque année, à Gênes, de 243 % ou 9,72 % par

an, à Anvers, de 223 % ou 8,92 %, à Rotterdam, de 415 % ou 16,6 %, et à Hambourg, de 276 % ou 10,96 % par an.

Cette faible augmentation des ports français, sauf pour Dunkerque, est due, nous l'avons dit, à l'éparpillement des crédits. La conséquence directe a été les charges qui pèsent sur un navire quand il entre dans un de nos ports. En effet, si les 800 millions éparpillés avaient été concentrés, les quatre ou cinq ports favorisés auraient pu certainement, disposant de ressources abondantes, moins demander sous forme de droits et de taxes. C'est dans les ports français que les navires paient le plus cher.

Frais supportés dans les ports ci-dessous par un vapeur de 4.000 tonnes de jauge nette, et de 7m 50 de tirant d'eau, venant du long cours et débarquant 4.000 tonnes de marchandises. Chiffres de 1904 (D'après d'Agoult, Rapport d'ensemble sur le régime administratif et économique des ports de commerce *au Congrès des ports de commerce. La Rochelle, août 1909, pp. 43-46).*

Port	Frais	Port	Frais
Marseille	5.670f 20	Rotterdam	2.875f 60
Dunkerque	8.444 30	Londres (1)	7.663 75
Le Havre	7.653 10	Liverpool (1)	8.259 85
Gênes	5.980 00	New-York	2.960 00
Anvers (dans les bassins)	4.067 93	Hambourg	2.757 25
Anvers (en rade ou à quai)	3.267 93	Lisbonne	6.495 00

Voici *Rouen*, dont le premier Consul disait : « Paris, Rouen, Le Havre sont une même ville

(1) Les ports anglais sont surchargés par l'entretien des phares.

dont la Seine est la rue. » Les crédits qui ont été affectés à ce port fluvial ont absorbé des millions et des millions. Avant 1830, un navire ayant plus de 3^m 50 de tirant d'eau ne pouvait y parvenir. En 1846, des travaux importants donnent des profondeurs de 6 mètres et, en 1848, un navire d'un tirant d'eau de plus de 5 mètres se risque à Rouen. La loi du 29 décembre 1875 décida la création de 1.000 mètres de quais maritimes, offrant 5 mètres au moins de tirant d'eau, de trois appontements de 35 à 40 mètres et de 160 mètres de quai fluvial. La surface des terre-pleins fut augmentée de 18.000 mètres carrés. La loi du 18 août 1879 créa 1.990 mètres de quais nouveaux, et, en 1885, on fit de nouveaux travaux pour une somme totale de 30 millions, dont 19 millions payés par l'État, qui donnèrent au port de Rouen de nouveaux quais et permirent l'endiguement du lit et de nouveaux dragages (1).

La conséquence de ces travaux fut le développement du mouvement maritime :

1885	1.180.021	tonnes de 1.000 kilos
1890	1.780.784	—
1895	1.677.148	—
1900	2.684.176	—
1905	2.789.092	—
1906	3.734.413	—
1907	3.476.136	—
1908	4.089.947	—
1909	4.160.052	—

(1) G. Blondel, *Le Port de Rouen* (*Revue des Questions scientifiques,* oct. 1909. 1 broch., p. 8-9).

Or, le port de Rouen est essentiellement un port de transit. Les gros navires remontent jusque-là, et les marchandises apportées par eux sont transbordées sur des chalands qui remontent vers Paris, dont les ports divers, le port Saint-Nicolas, le port de Bercy, etc., font, de la capitale de la France, le port le plus important du pays. Voici la décomposition de son trafic commercial (1) :

	Arrivages	Expéditions
	tonnes de 1.000 kilos	
Combustibles minéraux (houille, coke, pétrole)	1.700.000	50.000
Bois à brûler et de service, futailles, cercles, écorces, poteaux	250.000	50.000
Produits agricoles et denrées alimentaires	700.000	150.000
Matières premières de l'industrie métallurgique	150.000	150.000
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique	100.000	50.000
Produits industriels	160.000	100.000
Divers	100.000	50.000
Totaux	3.160.000	600.000

Si l'on rapproche le chiffre (de 1907) des arrivages à Paris du tonnage du mouvement maritime à Rouen, on voit que le transit est la fonction presque unique de ce dernier port.

N'eût-il pas été plus simple et moins coûteux d'approfondir le lit de la Seine, afin de faire de Paris un port de mer?

Voici le port de *La Rochelle*. Le bassin de La Rochelle-Pallice, avec son avant-port, a été inau-

(1) Bellecroix, *Le Port de Paris* (*Ligue maritime*, nov. 1908).

guré en 1890 et a été mis en service en vertu d'un arrêté préfectoral du 5 juin 1891. Ce port prit rapidement un développement marqué; cela ressort nettement des statistiques comparées du port de La Rochelle de 1890 et de 1907 :

Tonnage de jauge

Entrées et sorties réunies. . .	1890 . .	584.638	tonneaux.
	1907 . .	1.876.763	—
Augmentation.		1.292.125	—
Proportion		*221*	%.

Tonnage des marchandises

Importations et exportations réunies	1890 . .	213.316	tonneaux.
	1907 . .	713.740	—
Augmentation.		500.424	—
Proportion		*234*	%.

Peut-on dire que ce développement a profité au pays? Nous ne le croyons pas, car La Rochelle se recommande uniquement par un port bien abrité et sûr. Mais l'hinterland n'existe pas; seul le commerce local a profité de l'éparpillement des crédits. Cette fonction purement locale du port est reconnue par la Chambre de commerce de La Rochelle qui demande la jonction de son port au canal projeté de la Loire à la Garonne et qui mettrait ce port en relations avec les villes industrielles du haut de la Charente et du Cher.

Le commerce qui se fait par le port de La Rochelle est-il celui des produits des Charentes ou bien ceux-ci vont-ils par d'autres ports? Toute la question est là.

Voici enfin le port de Calais pour lequel on a dépensé tant de millions. N'aurait-on pas mieux fait de les réunir à ceux dépensés à Boulogne pour les reporter sur Dunkerque? Car Calais est surtout un port de voyageurs, beaucoup plus que de commerce. On objecte, il est vrai, que les arrivages de bois, surtout, sont très importants, mais par là on n'explique rien, car, si Calais, comme port, n'existait pas, ce serait Dunkerque qui en profiterait. Calais est une ville essentiellement industrielle; l'industrie des tulles et des dentelles y est très florissante, mais la fonction de son port est nulle.

Ces quelques exemples suffisent pour montrer à quels résultats on est arrivé en éparpillant les crédits. Les multiples ports qui ont bénéficié des largesses gouvernementales ne progressent que très peu, au détriment de quelques-uns de nos grands ports. Des centaines de millions ont été jetées à l'eau; peu ont porté des fruits.

CHAPITRE IV

LA SITUATION DES PORTS A L'ÉTRANGER

LES PORTS FRANCS

> Les ports de commerce semblent être comme les arbres, pour qui la croissance est inhérente à la vie. (d'Agoult.)

Si, de France, nous jetons nos regards vers l'étranger, le contraste éclate : alors qu'ici la statistique accuse une progression lente et pénible, là on assiste à un développement brillant et continu. Ce n'est pas l'historique des ports étrangers que nous voulons faire, mais simplement indiquer la place que chacun d'eux a prise dans le commerce mondial. Bien souvent nos regards se sont portés vers eux et nous avons même été les étudier sur place. Nous n'apporterons à ce sujet connu, maintes fois étudié, que la synthèse de nos observations.

I — Hambourg

Deux causes ont principalement influencé le développement économique de Hambourg : la situation exceptionnelle de la ville comme centre géographique, la richesse de son *hinterland* et son port franc, grâce à la raison conditionnelle

que le Sénat de la ville libre de Hambourg mit dans son acceptation à entrer dans le *Zollverein* en 1888. Cependant ici le mot : port franc, n'est pas rigoureusement exact, parce que tout le port n'est pas hors des limites de la douane.

Il y a une *zone franche* qui occupe la partie de l'Elbe comprise dans la ville de Hambourg et d'importants bassins situés sur la rive gauche du fleuve. « La zone franche, écrivaient MM. P. de Rousiers et J. Charles, en parlant de Hambourg, est un terrain neutre, dénationalisé, exterritorialisé au point de vue commercial, où tous les navires, quelle que soit leur nationalité, ont libre et franc accès et où toutes les marchandises, quelles qu'en soient la nature ou la provenance, peuvent être introduites, manipulées, exportées sans aucune formalité ni restriction, sans avoir à acquitter aucun droit de douane, tant qu'elles ne pénètrent pas dans l'intérieur du pays (1). »

Cette zone franche a puissamment contribué au développement du port de Hambourg, bien que certains aient mis en doute cette influence sur son accroissement. Pour nous, elle nous paraît certaine.

Notre consul général à Hambourg, M. J. Lefaivre, écrivait il y a peu d'années, dans un de ses rapports si documentés : « La réunion en un

(1) *Le port de Hambourg* in *Les Ports et leur fonction économique*, t. III, p. 164 (*Société scientifique de Bruxelles*, 1908).

seul point d'une aussi grande quantité de lignes de navigation qui, dans le port de Hambourg, sont encore accrues par le fait que ce port est *franc* et que les transbordements, échanges, débarquements, embarquements de toutes sortes de marchandises peuvent s'y faire sans aucun contrôle douanier, sont les facteurs de son développement. » De plus, les charges de la navigation y sont peu élevées et c'est là un avantage considérable sur nos ports, dont les charges sont écrasantes. Ainsi les frais supportés par un vapeur de 4.000 tonneaux de jauge nette et de 7^{m} 50 de tirant d'eau, venant du long cours et débarquant 4.000 tonneaux de marchandises, s'élèvent à Hambourg à 2.757^{f}25 contre 5.670^{f}20 à Marseille, 8.444^{f} 30 à Dunkerque, 7.653^{f} 10 au Havre, etc. (1).

C'est enfin une véritable ville industrielle, qui est dans l'enceinte du port; il n'y a pas seulement une quinzaine de chantiers de constructions navales, docks et fabriques de machines, mais aussi des fabriques d'huile à graisser, de savon et de vaseline, des fabriques de spiritueux, de produits chimiques, etc.

Parcourez les divers bassins du *Freihafen,* leurs quais : Sandthorquai, de 839 mètres de longueur, Kaiserquai, 686 mètres, Dolmannquai, 640 mètres et Hübenerquai, 516 mètres, vous serez

---

(1) Cf. p. 94.

étonné de l'activité fébrile qui y règne; ces quais sont sillonnés par des voies ferrées nombreuses, lesquelles amènent les marchandises jusqu'au navire en partance. De gigantesques grues actionnées à la vapeur, ou plus souvent à l'électricité, transportent les marchandises du bateau aux magasins et entrepôts, où elles attendront soit d'être manipulées, soit d'être réembarquées pour une autre destination; tout cela sans la moindre intervention de la douane. Aussi assiste-t-on à une rapidité surprenante dans les opérations.

Le port se développe rapidement; à cela sa situation géographique est la cause générale et en explique la fonction essentiellement régionale : Le port de Hambourg est le déversoir naturel de toute l'Allemagne industrielle, grâce aux canaux et aux fleuves régularisés. Grâce aussi aux tarifs spéciaux des chemins de fer allemands, à leur *Tarifpolitik,* des marchandises provenant, même de l'Autriche, viennent à Hambourg pour être embarquées pour les directions les plus variées.

La richesse de l'*hinterland* est la grande cause du développement de la puissante ville hanséatique. Les marchandises lourdes, le fret ne manquent pas à la batellerie allemande, qui peut ainsi les faire parvenir jusqu'à Hambourg. Le développement industriel de l'empire d'Allemagne est donc une source précieuse d'affaires

pour Hambourg. Enfin, il ne faut pas oublier que Hambourg n'a pas de rivale très sérieuse à craindre dans son rayon d'action.

Brême, autre ville libre, a un port remarquable (1) dont la majeure partie est franche (Bremerhafen), mais son développement (2) est

---

(1) Les conditions de son port franc sont tout autres qu'à Hambourg, en ce sens qu'elles sont restrictives. Ainsi, le port franc de Brême ne peut pas comprendre des établissements industriels proprement dits; il n'y a que des comptoirs et des magasins particuliers où toutefois les commerçants peuvent manipuler et mélanger les produits à leur guise. C'est ainsi que le commerce des vins et spiritueux, où les Allemands excellent pour les savants mélanges, y est très florissant.

(2) Des statistiques, récemment parues, donnent les principaux chiffres relatifs au commerce et à la navigation de Brême en 1909.

L'importation accuse les totaux suivants :

	Tonnes de 1.000 kilos	Marks
	—	—
1908.	5.269.771	1.687.846.857
1909.	5.654.461	1.742.723.689

Subdivisé en importations par mer, par terre et par voie fluviale, le mouvement se présente comme suit :

Importation en 1908

	Tonnes de 1.000 kilos	En millions de marks
	—	—
Par mer	3.012.781	1.184,1
Par terre.	1.755.318	475,1
Par voie fluviale. . . .	501.672	28,4
	5.269.771	1.687,8

Importation en 1909

	Tonnes de 1.000 kilos	En millions de marks
	—	—
Par mer	3.079.454	1.171,1
Par terre.	1.850.134	535,8
Par voie fluviale. . . .	724.873	35,8
	5.654.461	1.742,7

L'an dernier, le Sénat de Brême a décidé de consacrer encore 100 millions de marks, dont le quart en acquisitions de terrains, pour de nouveaux travaux.

loin d'atteindre la prospérité de Hambourg, basée non seulement sur le développement de l'Allemagne à l'heure présente, mais sur des traditions séculaires, sur une prédominance qu'elle possédait déjà aux temps lointains de la Hanse.

II — Copenhague

Le port franc de Copenhague (1) a été construit conformément à la loi du 31 mars 1891 ; la concession de la société anonyme du port franc de Copenhague est datée du 27 avril 1892; le règlement de l'exploitation a reçu l'approbation du ministère le 19 octobre 1894 et le port franc a été ouvert à l'exploitation le 9 novembre 1894. C'est la *Kjöbenhavns-Frihavns-Aktieselskab* qui a fait bâtir les magasins et les hangars du port franc, les a munis des appareils nécessaires pour la distribution de l'électricité, de la vapeur, de l'eau et du gaz; c'est elle qui a fait faire des constructions considérables de voies ferrées qui sont en communication avec les chemins de fer danois de l'État, et par là avec tout le réseau des chemins de fer de l'Europe. La société anonyme administre le port franc, et les

(1) Cf. notre étude dans le *Monde économique,* 30 octobre 1908.

bénéfices de l'exploitation sont partagés entre la direction du port et la société anonyme. On construisit un port tel que les bassins pussent recevoir les plus grands navires; le port fut muni de nombreux magasins et hangars.

La raison directe de sa création fut la diminution du commerce de Copenhague et le désir bien arrêté de permettre à Copenhague d'être le lieu d'entrepôt naturel du littoral de la mer Baltique. Quelques chiffres prouveront ce besoin et montreront les conséquences de la création du port franc.

Mouvement de la navigation dans le port franc

	Nombre de navires entrés	Tonnage en tonneaux de registre
1895	2.329	260.096
1896	2.555	322.599
1897	3.351	502.889
1898	4.560	786.622
1899	4.075	808.985
1900	3.604	790.096
1901	4.401	927.607
1902	4.658	1.046.953
1903	5.324	1.183.919
1904	5.469	1.351.674
1905	5.372	1.330.791
1906	6.307	1.568.477
1907	6.195	1.623.246

Le port franc a fait de Copenhague une place importante de commerce; la statistique du transit du maïs, du coton, du café et du bois le prouve surabondamment, ainsi d'ailleurs que le

poids des marchandises pesées dans le port franc :

1899	621.000 tonnes
1900	577.000 —
1901	727.000 —
1902	794.000 —
1903	746.000 —
1904	757.000 —
1905	807.000 —
1906	963.000 —
1907	859.000 —

Mouvement de la navigation dans le port franc

Années		Nombre de navires entrés			Tonnage	
1899	Bateaux à vapeur.	811	4.075	808.985	649.315	Reg. Ton.
	Navires, etc. . . .	3.264			159.666	—
1900	Bateaux à vapeur.	823	3.604	790.096	617.935	—
	Navires, etc. . . .	2.781			172.761	—
1901	Bateaux à vapeur.	977	4.401	927.607	736.480	—
	Navires, etc. . . .	3.424			191.127	—
1902	Bateaux à vapeur.	1.074	4.658	1.046.953	839.321	—
	Navires, etc. . . .	3.584			207.632	—
1903	Bateaux à vapeur.	1.426	5.324	1.183.919	938.921	—
	Navires, etc. . . .	3.898			244.998	—
1904	Bateaux à vapeur.	1.594	5.469	1.351.674	1.101.374	—
	Navires, etc. . . .	3.875			250.300	—
1905	Bateaux à vapeur.	1.568	5.372	1.330.791	1.082.672	—
	Navires, etc. . . .	3.804			248.119	—
1906	Bateaux à vapeur.	1.675	6.307	1.568.477	1.267.880	—
	Navires, etc. . . .	4.632			300.597	—
1907	Bateaux à vapeur.	1.587	6.195	1.623.246	1.319.546	—
	Navires, etc. . . .	4.708			303.700	—

Trafic spécial du chemin de fer du port franc

	Nombre de voitures sorties	Quantité expédiée
1899	26.505	226.000 Ton.
1900	24.661	212.000 —
1901	27.121	230.000 —
1902	31.307	264.000 —
1903	28.400	238.000 —
1904	30.243	251.000 —
1905	35.596	293.000 —
1906	40.813	343.000 —
1907	38.084	319.000 —

Échange des marchandises entre le port franc et l'étranger (1)

	MAÏS		COTON		CAFÉ		BOIS	
	Importation	Exportation	Importation	Exportation	Importation	Exportation	Importation	Exportation
	Mill. (2) Pd. (3)	Mill. Pd.	Mill. Pd.	Mill. Pd.	Mill. Pd.	Mill. Pd.	Mill. Kbfd. (4)	Mill. Kbfd.
1897	445,5	84,2	8,6	6,5	15,3	1,4	0,72	0,06
1898	337,6	85,6	16,7	11,5	16,9	3,2	0,78	0,26
1899	350,9	61,4	19,3	7,9	18,8	4,0	0,64	0,15
1900	262,5	26,7	14,0	8,2	21,9	6,6	0.72	0,18
1901	216,6	19,6	12,4	6,4	25,2	4,6	0,82	0,42
1902	260,5	12,6	16,1	12,8	19,9	3,1	0,71	0,24
1903	176,3	13,9	15,7	10,8	19,9	2,4	0,95	0,09
1904	134,8	5,8	14,9	12,0	18,6	2,9	0,65	0,44
1905	235,6	19,5	16,2	10,8	23,4	3,9	0,93	0,44
1906	339,1	26,3	11,8	8,1	26,1	4,5	0,99	0,53
1907	224,3	13,9	6,8	2,5	26,2	3,7	0,86	0,39

(1) Ce tableau a été dressé d'après les renseignements fournis par M. Johannès Friis, du bureau d'administration du port franc. Toutes ces statistiques sont inédites.
(2) Mill. = 1 million.
(3) 1 Pd. = 1/2 kilo.
(4) 1 Kbfd. = 0,0309 m. cube.

Le port de Copenhague est maintenant une place de commerce à très bon marché. Le droit que paie un navire n'est que de 16 öre 1/2 = 2 1/4 pence = 24 centimes par tonneau de registre. Quand un navire ne veut point faire charger ou décharger par son propre équipage, ces travaux sont faits par la compagnie du port franc à des conditions très modérées; on paie, en moyenne, de 6 à 10 pence = 65 centimes à 1 franc environ par tonneau, d'après la nature des marchandises.

Il y a dans le port franc nombre d'entreprises industrielles et commerciales, dépôts de machines agricoles et industrielles, établissements pour le triage et le nettoyage du café, négociants en vins, commerce et dépôt de bois (acajou, teck, cidre, etc.), dépôts d'huile, etc. Il y a un magasin pour le magasinage d'articles fins : tissus, objets de luxe, etc., où sont installées des entreprises privées.

On peut louer l'emplacement nécessaire dans les magasins de la société du port franc et manipuler comme on l'entend ses marchandises. Pour tout travail industriel, il faut pourtant l'autorisation du ministère de l'intérieur, qui est facilement accordée. Le taux du loyer annuel des locaux est de couronnes 2,50 à 4,50 par 4 pieds carrés, soit environ francs 9 à 15,50 le mètre carré (= environ 10 pieds carrés). Le port franc de Copenhague est pour nous le type

du port franc, parce qu'il a su profiter de l'expérience de Hambourg et de Brême.

III — Les ports hollandais : Rotterdam et Amsterdam

Les ports hollandais se développent magnifiquement. En même temps que le pays poursuit son expansion économique, on assiste à une progression marquée dans les importations et les exportations des deux orifices des Pays-Bas : Rotterdam et Amsterdam.

A) *Rotterdam.* — Dans un temps qui n'est pas si éloigné, en 1834, Michelet, voyageant en Hollande, après avoir admiré les orgues de Haarlem et le Delft, et arrivant à Rotterdam, constata la décadence de cette ville, et se ressouvenant de la grandeur du passé, il nota notamment « le quai principal, où gît, devenu inutile, l'ancien entrepôt des Indes ».

Tout autre est aujourd'hui la physionomie de Rotterdam. Lorsque le voyageur y arrive pour la première fois, il se reconnaît dans un grand port de commerce, non seulement à l'odeur significative qui plane sur la ville, mais aussi à la fébrile activité que tous déploient. C'est que, depuis que Michelet voyageait, c'est par millions et millions que l'on a développé ce port et que l'on en a fait un des mieux agencés

et un des plus importants du monde. Ce rapide développement est d'ailleurs assez récent. Il ne date que de 1881, date à laquelle une loi autorisa au port une voie fluviale ouverte et libre, remplaçant le canal ouvert en 1829 et qui s'ensablait. La municipalité de plus prit la direction des travaux.

Le directeur des travaux de la ville de Rotterdam, M. G. Johannès de Jongh, a caractérisé de la façon suivante l'œuvre entreprise, à un correspondant du *Temps* (1) : « Lorsque j'arrivai ici en 1879, on disposait seulement pour les besoins de la navigation maritime des deux bassins antérieurement creusés par la Société Commerciale. L'ouverture donnait à angle droit sur le fleuve; un pont en rendait encore l'accès plus malaisé. Leur peu de largeur enfin y rendait toute manœuvre difficile.

« En 1885, la ville décida d'en construire un nouveau. Le *Rijnhaven* (bassin du Rhin) devait couvrir 30 hectares, ayant 150 mètres à l'entrée et 450 mètres dans sa plus grande largeur... Lorsque je le commençai, je ne pensais même pas que j'en verrais la fin. Cependant il n'était pas achevé qu'il était déjà envahi. Nous décidâmes aussitôt d'en construire un second.

« Au delà du bassin du Rhin, s'étendait alors

---

(1) François Crucy, *Un Grand Port autonome* (*Petit Temps*, 28 nov. 1909).

un grand village, Katendrecht : 650 maisons, l'église, 3 écoles, 4.000 habitants. On l'annexa; puis on expropria tous ceux qui y possédaient parcelle de terrain.

« Le *Maashaven* (bassin de la Meuse) devait couvrir 58 hectares. Il s'étend aujourd'hui sur une longueur de 1.200 mètres; il a 320 mètres de large. Le *Maashaven* fut terminé en 1905... En 1906, on put craindre que l'espace ne manquât. Sans délai, la ville se préoccupa de creuser un troisième grand bassin. Seulement, cette fois je démontrai à la commission des travaux la nécessité de donner des dimensions telles qu'il dût suffire, et pour longtemps. Le *Waalhaven* (bassin du Waal) sera donc plus grand que les deux autres bassins réunis; il aura 2 kilomètres de long sur 2 de large, dans sa plus grande largeur; il couvrira 310 hectares. Les travaux ont été commencés en 1907. Lorsqu'ils seront achevés, Rotterdam pourra se flatter d'avoir le bassin le plus vaste du monde. »

Nous l'avons vu construire et nous avons admiré la rapidité avec laquelle les travaux sont menés; mais il ne faut pas oublier que tous ces travaux ont coûté fort cher. La ville de Rotterdam n'a pas hésité à faire des sacrifices d'argent; elle a compris que, ce port se trouvant à l'embouchure du Rhin et de la Meuse, par ces deux voies fluviales, il peut, si l'outillage est suffisant et s'il offre des extensions suffisantes,

attirer dans ses bassins des produits allemands et des produits français, la vallée de la Meuse communiquant avec la vallée de la Seine et la vallée de la Saône.

On aperçoit la richesse de cet *hinterland*, richesse sans bornes, si l'on peut dire, et Rotterdam était appelée, pourvu, bien entendu, qu'elle offre toutes les conditions exigées par la navigation moderne, à en profiter largement. Ceux qui présidèrent à son développement, grâce à l'autonomie du port, donc à la rapidité d'exécution des travaux et des idées conçues dans le cerveau des directeurs, virent Rotterdam progresser rapidement. Aux bassins vastes et bien aménagés, on a ajouté l'outillage le plus perfectionné : le dernier des grands docks flottants, au nombre de quatre, a 170 mètres de long, 36 de large et peut enlever un transatlantique de 24.000 tonnes; l'élévateur de charbon transborde 420.000 kilos par heure sans aucune difficulté !

Tout cela a coûté plus de 70 millions (1), dont

(1) Aussi la dette de Rotterdam s'élève-t-elle à 168 millions de francs. Au chapitre des recettes du budget, pour l'année 1908, budget qui atteint le chiffre de 28.800.000 francs, les revenus du port (droits de ponts, droits de quais, droits de ports; location de terrains, de hangars; service des docks, des remorqueurs, etc., etc.) figurent pour 6.285.090 francs. Au chapitre des dépenses, le port (traitement du personnel, entretien des quais, bassins, canaux, etc.) est inscrit pour 1.005.270 francs. A ce même chapitre figure une somme de 9.814.770 francs pour le service des emprunts (rentes et amortissements). — *Petit Temps*, 28 novembre 1909.

53 millions pour la construction des bassins, quais, digues, débarcadères, hangars, etc.; 5 millions pour l'achat et la construction de diverses machines; 7 millions pour construire les quatre docks flottants, grandes galeries cuirassées; 4 millions pour l'achat de terrains, etc. Mais aussi quels résultats! A une population passant de 148.000 à 390.000 habitants en vingt-sept ans — de 1880 à 1907 — et même à 403.346 en 1908, a correspondu un accroissement du mouvement maritime (marchandises à l'entrée): de 1870 à 1880, de 650.000 tonnes, de 1880 à 1890, de 1.200.000 tonnes; de 1890 à 1900, de 3.400.000 tonnes et de 1900 à 1907, de 3.780.000 tonnes. Ainsi le mouvement maritime du port de Rotterdam, qui était, en 1880, de 1.680.000 tonnes, est monté en 1907 à 10.700.000 tonnes.

On ne pourrait citer que peu d'exemples d'un développement aussi rapide.

C'est la meilleure confirmation de l'utilité du port franc.

« Ici, disait M. Zimmermann, bourgmestre de Rotterdam, à M. F. Crucy, ici l'État n'a rien à voir dans les travaux du port. Hors le fleuve, dont il a juridiquement la propriété, l'État n'a pas à connaître les affaires de la ville. Tout au plus le gouvernement de la province examine-t-il chaque année notre budget municipal. Simple mesure comptable.

« En ce qui concerne la partie du fleuve com-

prise dans les limites du port, nous avons demandé à l'État, et obtenu une fois pour toutes, l'autorisation d'y faire tous les travaux que nous jugeons nécessaires, le coût de ces travaux restant d'ailleurs à notre charge.

« En ce qui concerne tous les travaux du port, voici la marche généralement suivie : la ville nomme et appointe un directeur des travaux publics, partant directeur des travaux du port. C'est actuellement M. de Jongh. Il a la haute main sur toutes les entreprises. Il dirige, surveille tous les travaux en cours. C'est à lui qu'il appartient de proposer toutes améliorations, transformations, constructions nécessaires. Il soumet ses propositions à la commission des travaux publics, composée de cinq conseillers municipaux et d'un échevin. Si la commission approuve, elle porte sa proposition devant le collège du bourgmestre et des échevins. Ce collège est en Hollande le centre de la vie municipale et le centre agissant. Il a autant d'autorité qu'il a d'indépendance, et doit l'une et l'autre au mode même de sa constitution, les échevins étant élus par le conseil municipal et le bourgmestre étant nommé par la reine.

« C'est le collège qui présente au conseil municipal les propositions concernant les grands travaux. Il n'y a presque pas d'exemples d'un conseil municipal ayant repoussé des propositions soutenues par le collège du bourgmestre

et des échevins. Cependant rien ne peut être entrepris tant que le conseil municipal n'a pas ratifié la proposition ni voté les crédits.

« Au résumé, si nous allons ici bien plus vite que chez vous, c'est peut-être qu'il n'y a, à Rotterdam, entre l'endroit où l'on propose et le siège où l'on dispose, bureaux de la direction des travaux et bureaux de l'hôtel de ville, que la longueur d'une rue (1). »

C'est cette organisation si rapide que nous voudrions voir en France; elle sera la conséquence de la réforme administrative, laquelle est subsidiaire de la réforme électorale.

Les travaux sont chaque jour plus nombreux.

Le rapport de la Chambre de commerce pour 1908 nous montre les travaux incessants qui sont faits dans le *Waterweg*, la voie fluviale. Pour entretenir la profondeur du chenal dans la bouche du *Waterweg* de Rotterdam, les dragues, aspiratrices de sable, qui fonctionnèrent durant la plus grande partie de l'année, évacuèrent 698.097 mètres cubes de sable qu'elles déchargèrent dans la mer.

La loi du 25 mai 1908 a de plus autorisé les travaux suivants :

1° La construction d'un barrage au môle du sud à Holk van Holland, le rallongement de la défense de la côte le long de la rive droite du

(1) *Petit Temps*, 28 novembre 1909.

percement et l'enlèvement de la digue du sud dans l'embouchure du *Waterweg, adjugés* en juillet pour 776.000 florins;

2° L'élargissement et l'approfondissement du grand chenal entre Waardingen et Maasluis, adjugés en août pour 279.000 florins;

3° L'élargissement et l'approfondissement du grand chenal en aval de Maasluis, dans le Hoorn. Coût : 96.500 florins;

4° L'élargissement et l'approfondissement du grand chenal entre Maasluis et Holk van Holland, coût 255.000 florins.

Le développement continu du port se trouve traduit dans les deux tableaux suivants.

Le premier donne l'étendue du mouvement du trafic en 1906, 1907 et 1908. On remarquera que, dans cette dernière année, il est entré dans le *Waterweg* 1.221 vaisseaux de moins qu'en 1907 et 369 de moins qu'en 1906 (1). Cependant, le jaugeage moyen en 1908 dépasse d'un peu plus de 0,3 % celui de 1907.

TABLEAU

(1) Il faut attribuer cette diminution à la crise économique de 1907-1908.

	Vapeurs	Voiliers	Ensemble
	—	—	—
ENTRÉES	**1906**		
Nombre des vaisseaux .	9.037	326	9.363
Jaugeage (tonnes) . . .	9.178.865	211.289	9.390.154
SORTIES			
Nombre des vaisseaux .	9.128	327	9.455
Jaugeage (tonnes) . . .	9.273.237	204.600	9.477.837
ENTRÉES	**1907**		
Nombre des vaisseaux .	9.970	245	10.215
Jaugeage (tonnes) . . .	10.368.083	162.336	10.530.419
SORTIES			
Nombre des vaisseaux .	9.833	267	10.100
Jaugeage (tonnes) . . .	10.334.368	172.273	10.506.641
ENTRÉES	**1908**		
Nombre des vaisseaux .	8.748	246	8.994
Jaugeage (tonnes) . . .	9.217.701	184.826	9.402.527
SORTIES			
Nombre des vaisseaux .	8.853	282	9.135
Jaugeage (tonnes) . . .	9.251.571	180.102	9.431.673

(D'après l'*Extrait du Rapport annuel de la Chambre de commerce de Rotterdam sur l'exercice 1908*. Traduit du hollandais, p. 46.)

On pourra suivre le développement du port depuis 1850 en considérant le tableau ci-dessous qui donne le total des déclarations en douane de navires venant de la mer à Rotterdam, aussi bien pour le nombre que pour le tonnage. Deux remarques sont nécessaires pour l'intelligence de ce tableau. Tout d'abord, le tonnage a été obtenu d'après la réduction officielle, adoptée en 1876 : 2,83 mètres cubes = 1 tonne.

Avant 1876, on estimait la tonne à 2,214 mètres cubes. Afin d'obtenir pour les années antérieures à 1876 un chiffre comparatif assez exact,

on a diminué de 12 % le tonnage indiqué pour ces années-là. Ensuite, pour le tonnage depuis 1900, les bateaux néerlandais, anglais, italiens et grecs figurent avec un tonnage plus faible qu'auparavant, à cause d'une modification dans la réduction de tonnes brutes en tonnes nettes. Il faut donc considérer la modification survenue en comparant les chiffres présents à ceux des autres années.

Mouvement général du port de Rotterdam

	Nombre	Tonnage net		Port de Rotterdam en pour cent du total pour tout le royaume	
	—	—			
1850 . .	1.940	346.180	tonnes	27,90 %	35,77 %
1855 . .	2.247	452.295	—	27,21	37,12
1860 . .	2.449	592.978	—	28,10	40,64
1865 . .	2.459	751.036	—	28,76	45,50
1870 . .	2.973	1.026.348	—	35,60	50,37
1871 . .	3.564	1.211.017	—	35,47	49,00
1875 . .	3.390	1.411.828	—	42,30	53,80
1880 . .	3.456	1.681.650	—	42,33	48,91
1885 . .	3.724	2.120.347	—	46,55	51,01
1890 . .	4.535	2.918.425	—	48,24	53,58
1891 . .	4.467	3.008.799	—	64,77	52,60
1892 . .	4.423	3.120.698	—	47,26	52,58
1893 . .	4.631	3.566.170	—	50,50	57,00
1894 . .	5.109	4.143.403	—	52,40	59,93
1895 . .	5.199	4.177.478	—	54,15	61,67
1896 . .	5.904	4.951.560	—	53,67	62,75
1897 . .	6.212	5.409.417	—	55,37	63,53
1898 . .	6.373	5.751.393	—	57,93	66,15
1899 . .	6.890	6.323.072	—	58,18	66,90
1900 . .	7.268	6.326.901	—	59,01	66,94
1901 . .	6.881	6.382.934	—	51,86	68,36
1902 . .	6.755	6.546.473	—	55,77	68,78
1903 . .	7.499	7.626.263	—	63,31	72,30
1904 . .	7.692	7.657.707	—	62,08	70,18
1905 . .	8.138	8.339.313	—	61,65	71,04
1906 . .	8.570	9.044.713	—	61,65	71,10
1907 . .	9.221	10.107.155	—	64,03	73,28
1908 . .	8.248	8.994.797	—	59,76	69.13

B) *Amsterdam*. — Comme importance, Amsterdam le cède à Rotterdam. Bien que notre excellent ami, M. O. Kamerlingh Onnes, directeur de l'Office des relations commerciales d'Amsterdam et membre du conseil municipal de cette ville, frère de l'illustre savant de l'Université de Leyde, rêve d'en faire « le premier port franc du monde » (1), alors que le port de Rotterdam se classe le sixième des ports du monde au point de vue du tonnage net (d'après les chiffres de 1908), le port d'Amsterdam n'est que le douzième; alors que le tonnage total, à l'entrée, est, à Rotterdam, de près de 9.000.000 de tonnes (1908 : 8.994.747 tonnes), celui à l'entrée d'Amsterdam n'est que de 2 millions et demi de tonnes environ (1908 : 2.472.171 tonnes) (2). Ce qui n'em-

---

(1) *Der erste freie Hafen der Welt*, page 16 de la brochure : *Amsterdam als Hafen und Handelsstadt*, Vortrag für die Mitglieder der Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung in Berlin, gehalten am 27. Mai 1909 in Amsterdam von O. Kamerlin gh Onnes. Verlag von J. H. de Bussy, Amsterdam, 1909.

(2) Les chiffres donnés par notre consul à Amsterdam, M. Menant, dans son *Rapport Consulaire* (1910, n° 884) indiquent un mouvement de navigation de 4.719 navires en 1907, 4.844 navires en 1908 et 4.776 navires seulement en 1909. Toutefois, le tonnage atteste en 1909 une augmentation sensible de 1.930.244 mètres cubes sur les entrées et sorties de 1907-1908.

« Je n'insisterai pas, ajoute notre consul, sur la situation faite à la navigation française, malgré les nombreuses relations commerciales existant entre les deux pays et la proximité de nos grands ports de Dunkerque et du Havre. Là

pêche d'ailleurs ce dernier port d'avoir fait des progrès intéressants, bien qu'il ne soit pas doté d'un port franc. M. O. Kamerlingh Onnes se propose d'en faire créer un et à cet effet, l'an dernier, il a visité Copenhague qu'il considère comme le port franc modèle, ayant profité de tous les perfectionnements résultant de l'expérience antérieure. Mais ce n'est encore qu'un projet.

Une des curiosités commerciales d'Amsterdam est l'immense entrepôt qui se trouve au bord même des quais. Les marchandises apportées par les navires sont enlevées par de gigantesques grues électriques qui les déposent dans l'entrepôt. Les larges dimensions de l'entrepôt s'expliquent par les nombreuses cargaisons de laines, de peaux, de fruits, de pétrole, qui font de la place d'Amsterdam un centre commercial très important (1).

Entrées des navires de mer à Amsterdam en 1907 et 1908

1907	725
1908	802

---

cependant sont envoyés les tabacs en feuilles achetés par la Régie, les cuirs et peaux, les fécules, les huiles, etc., et ce commerce est tout entier fait sous pavillon hollandais. Pourquoi ? — Et qu'attendons-nous pour nous ressaisir ? »

(1) Cf. *Zuid-Afrikaanse produkten voor Nederland, Noord- en Midden-Europa.* 1 brochure richement illustrée, éditée par la *Kommissie voor de Nederlands-Zuid-Afrikaanse handel.*

IV — Anvers

Le port d'Anvers n'est pas franc ; mais, comme la Belgique est un pays libre-échangiste, que les droits de douane n'y excèdent pas 1,5 %, sauf pour les vins, il jouit d'une situation privilégiée. C'est d'ailleurs dans la politique économique libérale de la Belgique qu'il faut voir une des principales causes de son prodigieux développement politique, qui est un facteur aussi important que la vaste étendue de l'hinterland anversois et l'importante place commerciale qu'est Anvers.

Étudier le rôle que jouent dans la vie économique belge la place d'Anvers ainsi que son port, dépasserait les limites de cette enquête. D'ailleurs, le travail de MM. E. Dubois et M. Theunissen, paru dans les publications de la Société scientifique de Bruxelles, est parfait et définitif (1). Il nous servira d'ailleurs de guide.

L'importance primordiale que le port d'Anvers a dans l'économie générale de la Belgique s'explique par le mouvement commercial de ce port, qui est, en somme, l'unique débouché belge sur la mer pour l'exportation des produits

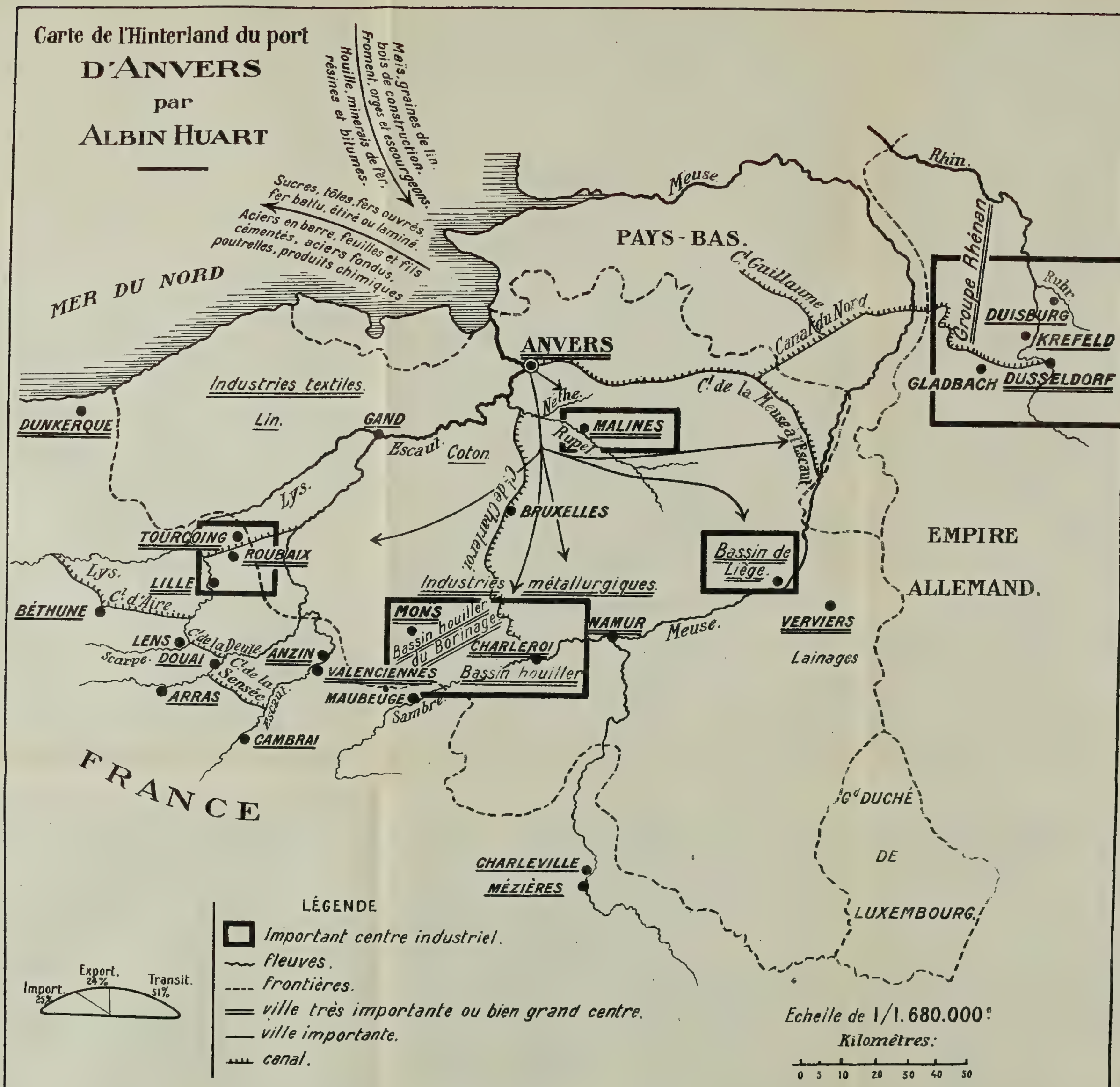
---

(1) *Anvers et la vie économique nationale* in *Les Ports et leur fonction économique*, t. I, p. 111-149. Louvain, 1906.

de l'industrie, et par l'arrière-pays ou *hinterland,* qui n'est pas limité au marché belge, mais qui s'étend aussi au marché allemand, principalement à la région rhénane-westphalienne, et au marché français, surtout à la région industrielle du Nord. L'étendue de cet hinterland et les principaux centres métallurgiques qui ont une fonction active dans le mouvement commercial de la place d'Anvers sont indiqués sur la carte que nous avons dressée.

La Belgique ne peut se suffire, et, comme presque toutes ses importations se font par mer, la prépondérance d'Anvers est de ce fait justifiée. Mais il est une loi — pourrait-on dire — qui régit le commerce maritime, et de son application ou non dépend le sort du port : les navires qui entrent chargés de marchandises dans le port doivent, pour couvrir leurs frais — et même pour pouvoir transporter à bon marché les marchandises — sortir chargés de même. A des importations importantes, doivent correspondre des exportations aussi importantes. Au fret d'entrée, il faut un fret de sortie, et le fret sera d'autant meilleur marché qu'un fret de sortie sera assuré au navire importateur. Cette loi est universelle et peut s'appliquer à n'importe quel port.

Ces exportations, Anvers ne les trouve pas seulement dans le commerce extérieur belge, mais à l'étranger, grâce à tout le réseau navi-



NANCY IMP. BERGER-LEVRAULT

gable rhénan et mosan. La position géographique de son port permet aux produits nord-français et rhénans-allemands de suivre les vallées naturelles qui les conduisent à Anvers.

Le fret lourd, qui manque tant en France, se trouve à profusion ici : les bassins belges du Borinage, du Centre, de Charleroi, de Mons, celui de la Campine, quand il sera mis rationnellement en exploitation; les bassins français du Nord et du Pas-de-Calais; le bassin allemand rhénan-westphalien, fournissent au port d'Anvers la base même de sa prospérité.

Et comme, — ainsi que le font si justement remarquer Dubois et Theunissen — ces divers bassins groupent une population très dense, en même temps que la population moyenne de la Belgique est une des plus fortes de l'Europe, les nécessités, les besoins de ces populations agglomérées sont très grands. D'où une très grande activité dans le mouvement général des échanges.

Le principal facteur du développement d'un port, en général, est la multiplicité des voies de communication, tant par fer que par eau, surtout par *eau.* Anvers à ce point de vue a une situation très spéciale : les voies de pénétration fluviales y abondent. Le fret de mer joue aussi un rôle important, qui peut s'illustrer par l'exemple suivant : Rotterdam, le port hollandais si proche du port d'Anvers et qui lui fait

une concurrence très active, étant à l'embouchure du Rhin, jouit tout naturellement d'une grande prépondérance sur le mouvement commercial sur le Rhin. Il est le débouché naturel de la région Rhin-Westphalie. Cependant les « fers, rails et autres produits qui se transportent par eau et à meilleur compte pour Rotterdam des deux provinces du Rhin et de la Westphalie passent par Anvers, uniquement parce qu'il est possible d'y réaliser de meilleures combinaisons de fret et d'y obtenir des concessions impossibles à réaliser ailleurs (1) ».

Toutes ces circonstances ont placé le port d'Anvers le second du continent. Sa principale fonction est *transitaire*, car, comme nous l'avons déjà vu, sa sphère d'influence s'étend bien au delà du marché belge. La statistique nous indique d'une façon certaine le nombre considérable de produits fabriqués de notre région industrielle du Nord qui transitent par Anvers, au lieu de gagner Dunkerque.

L'exemple du développement du port d'Anvers montre à quel degré de prospérité et de prépondérance peut arriver un port sous un régime de liberté.

---

(1) Dubois et Theunissen, *op. cit.*, p. 120.

V — Gênes et son Consorzio

On sait que la grande rivale de Marseille est Gênes. En dix ans, de 1880 à 1890, ce port a presque quadruplé son mouvement commercial (1). De 1870 à 1902, le tonnage d'entrées et sorties des navires a passé de 2.823.819 à 10.969.573 tonneaux de jauge nette; la valeur de l'importation, de 260 à 583 millions de lires (1 lire = 1 fr.); celle de l'exportation, de 105 à 276 millions (2). D'autre part la municipalité de Gênes a résumé, dans le tableau suivant, le mouvement commercial du port de cette ville pendant les dernières années :

Années	Marchandises		Totaux
	débarquées	embarquées	
—	—	—	—
	(En tonnes)		
1881	1.173.155	117.334	1.290.489
1890	2.913.041	1.257.342	4.170.383
1895	3.640.814	689.340	4.330.154
1900	4.467.336	735.685	5.203.201
1901	4.252.383	615.446	4.867.829
1902	4.809.851	669.075	5.478.926
1903	4.891.417	692.773	5.584.190
1904	4.725.788	796.597	5·522.385
1905	4.929.431	833.674	5.763.105
1906	5.365.554	799.319	6.164.873
1907	5.235.961	818.144	6.054.105
1908	5.278.530	897.029	6.175.559
1909	6.097.018	936.299	7.033.317

(1) L. Paul Dubois, *Gênes et Marseille* (*Revue des Deux-Mondes*, 15 mai 1904).

(2) D'après les rapports annuels de la *Camera di commercio ed arte* de Gênes. Il est utile de faire remarquer que ses statistiques ne concordent pas avec celles de la municipalité.

En 1904, Gênes avait un mouvement, en tonneaux de jauge, de 12.070.000 tonneaux, contre un mouvement de 13.354.000 tonneaux pour Marseille. Les statistiques de Gênes pour 1906 montraient que le mouvement général des navires (entrées et sorties réunies) était de 1.342 avec 13.649.315 tonneaux de jaugeage net, soit en faveur de 1906 une augmentation de 344 navires et 933.114 tonneaux. Pour les marchandises, Gênes avait 5.612.000 tonneaux contre 5.883.000 tonnes pour Marseille.

Marseille semble depuis deux ans n'avoir pas repris davantage, car en 1907, si le port de Gênes a eu 12.145 navires et 6.305.676 tonnes, le port de Marseille a obtenu 16.330 navires et 7.130.783 tonnes, soit une différence en faveur de Marseille de 4.185 navires et *825.062* tonnes. Pour l'année 1908, si en faveur de Marseille il y a une plus-value de 4.546 navires, l'écart entre les deux ports pour les marchandises n'est plus que de *396.164* tonnes (1).

Cependant, bien que Gênes approche de bien près les chiffres de notre grand port méditerranéen, Marseille maintient sa suprématie par l'*exportation*. Le port de Gênes est, en effet, essentiellement un port d'importation, relié à son hinterland par fer seulement. C'est sa caractéristique. Ses importations les plus importantes

(1) Pour les chiffres de 1909, voir aux Annexes.

sont les charbons, puis les cotons, par balles de 450 kilos et les grains. Alors que l'importation totale était de 5,3 millions de tonnes en 1906, l'exportation n'était que de 800.000 tonnes environ. La différence est donc considérable.

Il est de plus un centre d'émigration intense, puisque la moitié de l'émigration italienne totale s'effectue par son port.

On sait sous quelle forme se manifeste cette émigration italienne : les individus ne s'expatrient que pour quelques mois, vont au loin chercher du travail et un petit pécule, puis reviennent. Ce mouvement rotatif se reproduit annuellement et atténue un peu la grande misère qui règne dans certaines régions, comme Veneto, Piemonte, Lombardia, Toscana, etc.

La fonction de Gênes est aussi essentiellement nationale, car les produits de la Suisse et de l'Allemagne du Sud, qui semblent être compris dans sa sphère d'attraction, vont de préférence à Anvers et à Rotterdam. Ceci s'explique par le prix des transports appliqué couramment pour une tonne de grains d'Odessa sur les parcours suivants : de Gênes à Zurich, *via* Pino, 439 kilomètres : 23f 40; de Rotterdam à Zurich, *via* Mannheim, *932* kilomètres : *18f 92;* d'Anvers à Zurich, *via* Mannheim, 18f 60 (1).

---

(1) D'après PRADÈRE-NIQUET, *Moniteur officiel du commerce,* 27 décembre 1906.

Pour les cotons, « quelle que soit d'ailleurs leur provenance, États-Unis, Indes, Égypte, ils ont avantage à entrer en Suisse par Anvers, sauf pour les destinations de Saint-Gall, Sion et Vallorbe, dans lesquels cas ils rentrent par Gênes (1) ».

De plus, le transport Marseille-Lausanne, grâce aux tarifs de faveur de la Compagnie du P.-L.-M., coûte moins que le transport Gênes-Lausanne (2).

Ce sont là des conditions désavantageuses, auxquelles il convient d'ajouter l'encombrement des voies, résultant d'une mauvaise organisation des chemins de fer de l'État; malgré celles-ci, le port de Gênes s'est développé considérablement. Il doit cette situation prépondérante dans le bassin méditerranéen à son *consorzio* qui est régi par trois textes : la loi du 12 février 1903, créant un « consorzio autonome pour l'exécution des ouvrages et l'exploitation du port de Gênes »; le décret royal du 25 juin 1903 et le décret du 15 octobre 1905, intervenu à la suite du rachat des chemins de fer par l'État pour mettre l'organisation du consorzio en harmonie avec le nouvel état de choses.

Comme son nom l'indique, le *consorzio* génois est un consortium, composé de l'État, des pro-

(1) Maurice Bellecroix (*Monde économique,* 12 févr. 1910, p. 199).

(2) *Les Ports et leur fonction économique,* t. III, p. 13.

vinces et des communes qui contribuent aux travaux du port, de la *Camera di commercio ed arte* et du service de l'exploitation des chemins de fer desservant les quais (1).

En ce qui concerne les ouvrages du port, ainsi que les voies ferrées des quais et les raccordements (2e et 3e alinéas de l'article 1 de la loi du 12 février 1903), l'article 4 du règlement d'administration du 25 juin 1903 spécifie que les attributions principales du *consorzio* sont : la construction des ouvrages régulièrement approuvés; l'installation d'engins mécaniques pour le chargement et le déchargement des marchandises; l'entretien ordinaire et extraordinaire de tous les ouvrages existants ou à construire, ainsi que la réparation des dommages de tous genres; les dragages ordinaires et extraordinaires; l'éclairage des quais, ainsi que le service des phares et fanaux intéressant exclusivement le port; l'exécution de nouvelles voies ferrées de toute nature dans les limites du port et de leurs raccordements avec les gares voisines, ainsi que de nouveaux parcs, ou parcs de triage, reliés directement aux voies ferrées du port et destinés au service de celles-ci; la construction de bâtiments, magasins, quais de chargement et l'éta-

(1) Cf., pour l'examen détaillé de cette organisation spéciale, Bourgougnon, ingénieur en chef des ponts et chaussées. *Étude du Consorzio,* dans Ch. Chaumet. *Rapport sur le régime des ports maritimes du commerce.* Ch. des députés, n° 3113 (Annexe à la 2e séance du 18 février 1910). Annexe II, p. 50-92.

blissement de signaux et de moyens de communication entre le port, les gares et les parcs susdits ; le développement et l'amélioration de ces ouvrages et de ces installations ; enfin, tous autres travaux d'un caractère général qui seraient reconnus nécessaires pour la bonne marche des services du port.

Les attributions du *consorzio* sont donc très vastes.

On peut reprocher à ce consortium, où la ville, l'hinterland, le chemin de fer et l'État sont représentés, de ne pas avoir suffisamment voulu faire grand, de n'avoir pas été assez prodigue de dépenses. Mais l'organisation du port de Gênes est intéressante et pourrait servir de modèle à une réorganisation complète de notre administration, à condition toutefois d'être modifiée sur bien des points.

VI — Hong-kong

Nous empruntons, en le mettant à jour, le chapitre VI de la brochure que notre éminent confrère, Ed. Clavery, consul de France, a publiée, en 1905, sur *Hong-kong, le passé et le présent* (Rivière, édit.). Son intérêt est très réel, et nul mieux que lui ne peut nous parler avec autorité du premier port du monde, entrepôt des marchandises européennes en Extrême-Orient :

« Le bras de mer qui sépare Hong-kong de Kaouloung est large de 2^{km} 500 environ; il offre des profondeurs de 7, 12 et 15 brasses, soit de 12^{m} 80, 21^{m} 94 et de 27^{m} 43. La rade en face de Victoria est, d'une manière générale, bien abritée. D'importants travaux d'ingénieur ont complété ces grands avantages naturels et ont permis d'en tirer parti. On a rendu d'un accès facile une côte encombrée de blocs éboulés (1). »

La superficie du port de Hong-kong (2) égale maintenant 25 kilomètres carrés. De nouvelles jetées, de nouveaux quais sont en projet. Comme il vient d'être dit, la rade est considérée comme sûre; cependant, en 1874, un typhon coula six gros navires et plusieurs centaines de jonques.

Dès le début, le gouvernement britannique a décrété la franchise complète du port qu'il ouvrait en Extrême-Orient au commerce du monde.

A l'heure actuelle, les navires n'y sont soumis qu'à un simple droit de phare de 1 centime (2^{ctm} 5) par tonneau de jauge (3).

Le mouvement de la navigation a suivi une

---

(1) Nat. RONDOT. — Article *Victoria* dans le *Dictionnaire du Commerce,* 1873.

(2) Port franc.

(3) V.-A. ROUX. — *Hong-kong, colonie anglaise de la Couronne.* Thèse de doctorat en droit, Poitiers, 1903, p. 119-121.

progression constante et rapide dont le tableau ci-dessous donnera une idée :

	Navires	Tonnes
	—	—
1857 Entrées.	1.005	517.408
Dont : Pavillon anglais. .	540	260.044
— français .	23	12.239
1876 Entrées et sorties réunies.	28.181	3.900.891
1902 — — —	103.089	21.528.709
1903 — — —	108.000	24.039.862
1909 — — —	527.280	34.830.845

La malle d'Europe est apportée toutes les semaines alternativement par les navires des Compagnies Péninsulaire et Orientale et des Messageries Maritimes. Le N. D. Lloyd, de Brême, effectue un service de quinzaine. Les sociétés de navigation à vapeur « Pacific Mail », « Occidental and Oriental », « Tokyo Kisen Khaisha », assurent le service postal sur San-Francisco. La Compagnie du chemin de fer Canadien Pacifique en accomplit un sur Vancouver. Les sociétés « Northern Pacific SS. » et « Portland and Asiatic S. N. C° » établissent les relations avec Tacoma, Oregon et Portland, ports de la côte occidentale des États-Unis. L' « Eastern and Australian C° », la « China Navigation C° » accomplissent, à des périodes assez régulières, le trajet entre Hong-kong et les colonies australiennes. La « Nippon Yusen Kaisha » assure des services sur l'Europe, l'Inde, l'Australie et les États-Unis (Seattle).

En outre de toutes celles-ci, plusieurs gran-

des lignes de navires à marchandises sont établies entre les ports de la Grande-Bretagne et Hong-kong : parmi elles, la « China Mutual S. S. C^o », l' « Ocean S. S. C^o » et les lignes « Glen », « Warrack », « Mogul », « Ben », « Union » et « Shell » sont les plus en vue. D'autre part, des vapeurs du Lloyd autrichien partent de Trieste pour Hong-kong; ceux de la ligne Hambourg—Amérique, de Hambourg, et les vapeurs de la compagnie « Navigazione generale italiana » se mettent en route mensuellement à Gênes. La « Java China Line » a établi une communication régulière à vapeur entre Java et Hong-kong. Entre les ports de la côte orientale de Chine, Formose et Hong-kong, les vapeurs de la « Douglas S. S. C^o » circulent régulièrement deux fois par semaine, et ceux de la « Osaka Shosen Kaisha » une fois, et les communications par navires à vapeur sont assurées d'une façon constante avec Hoï-how (Haïnan), Manille, Saïgon, Haïphong, Tourane, Bangkok, Bornéo, etc. Avec Shanghaï, Tientsin et les ports du Japon, des moyens de communication fréquente sont offerts par les vapeurs de la « Indo-China S. Navigation C^o », la « China Navigation C^o » et d'autres lignes s'ajoutent aux paquebots-poste anglais, français et allemands (1) qui partent toutes les

(1) Sur les compagnies de cabotage établies à Hong-kong

semaines. Entre Hong-kong, Macao et Canton, il y a un service à vapeur quotidien, et trois fois par semaine des vapeurs remontent de Canton jusqu'à Wou-tcheou sur le fleuve de l'Ouest (1).

Le mouvement de la navigation à l'entrée et à la sortie s'est élevé en 1909 à 34.830.845 tonnes, soit une augmentation de 215.604 tonnes sur 1908.

A l'arrivée, on a compté, en 1903, 53.991 navires jaugeant 12.027.092 tonnes et 54.009 au départ, jaugeant 12.012.770 tonnes. La proportion du pavillon britannique a été de 46,8 % (28,20 % pour les navires de mer, 18,60 % pour les navires de rivière). Celle des pavillons étrangers de 32,32 % (30,51 % pour les navires de mer et 1,81 % pour les navires de rivière).

Le reste du trafic, soit 20,88 %, est attribué aux chaloupes à vapeur et aux jonques, suivant les proportions suivantes :

Chaloupes employées dans le trafic étranger. . .	0,77
Jonques employées dans le trafic étranger . . .	11,22
Jonques employées dans le trafic local.	8,89
Total.	20,88

La liste ci-après indique la part des diverses

voir dans le *Moniteur officiel du Commerce* du 11 décembre 1902 un rapport de M. Réau, gérant du consulat de France dans cette ville.

(1) Cf. les rapports du poste consulaire de Canton, qui a été occupé pendant plusieurs années, par notre oncle, Camille-Imbault Huart, qui était aussi un éminent sinologue.

marines dans le mouvement des entrées en 1902 et 1903 (navires de construction européenne).

Pavillons	Nombre de navires (entrées)		Tonnage	
	1902	1903	1902	1903
	—	—	—	—
Britannique	1.753	1.982	2.964.030	3.368.788
Allemand	939	937	1.360.525	1.345.567
Japonais.	409	467	865.400	1.017.263
Norvégien	300	318	263.379	319.685
Français.	228	262	219.111	246.837
Chinois.	135	172	163.396	222.164
Autrichien.	50	42	125.929	106.944
Américain (Et.-U.). .	56	61	121.939	200.706
Russe.	16	19	32.046	30.781
Hollandais.	23	21	26.464	34.575
Italien	14	12	23.428	32.732
Danois.	13	27	23.374	48.676
Suédois	15	31	14.325	26.093
Portugais	46	30	7.897	7.110
Belge	3	—	3.524	—
Totaux.	4.000	4.383	6.201.541	7.009.181

En résumé, en ce qui concerne le mouvement de la navigation *maritime* (*Ocean going*) proprement dite, en 1903, il y a eu sous le pavillon britannique : 3.396.314 tonnes à l'entrée et 3.382.121 tonnes à la sortie; sous le pavillon étranger : 3.667.871 tonnes à l'entrée et 3.665.880 tonnes à la sortie.

Suivant les chiffres parus et que l'administration du port donne comme approximatifs, les importations en 1909 se sont élevées à 4.195.968 tonnes de marchandises contre 4.169.856 en 1908, soit une augmentation de 0,6 %, et les exportations de 6,5 %; le chiffre

des marchandises ayant passé en transit, a présenté une augmentation de 19 % sur 1908 (*Économiste français*, 3 sept. 1910, p. 350).

Parlant du panorama que l'on aperçoit du sommet du Pic, M. Weulersse (1) décrit « ce port merveilleux où sont mouillés trente grands bateaux de commerce, dix navires de guerre; où circulent et stationnent des dizaines de chaloupes à vapeur et des centaines de barques semblables à des insectes sur une glace ».

VII — Les ports anglais : Liverpool et Londres

Un intérêt tout particulier s'attache à l'étude des ports anglais, surtout quand on se place à notre point de vue. Liverpool est dotée d'une autonomie complète, et, tout récemment, le port de Londres a été réorganisé dans un sens nettement libéral.

A) *Liverpool.* — Liverpool est le premier port du monde, avec un total général du mouvement commercial de 6 milliards 792 millions si l'on excepte toutefois Hong-kong. Son administration se trouve centralisée entre les mains d'une corporation locale, le *Mersey Docks and Harbour Board* « qui, en vertu d'*Acts* du Parlement, décide souverainement, sous la réserve de

(1) *Chine ancienne et nouvelle.*

certaines garanties et sous le contrôle des armateurs, négociants et courtiers qui l'élisent, toutes les questions se rattachant au trafic maritime, à l'amélioration de l'outillage, à l'entretien ou à la construction des divers ouvrages du port (1) ».

Le *Board* se compose de 28 membres, dont 4 sont nommés par la commission gouvernementale qui veille sur les intérêts de la rivière Mersey, à l'embouchure de laquelle se trouve Liverpool, et qui est composée elle-même de 3 membres : le premier lord de l'Amirauté, le président du *Board of Trade* et le chancelier du duché de Lancastre. Au sein de la commission du port et des docks, figuraient, en 1909 : 8 armateurs, 4 armateurs-négociants, 1 négociant en produits divers, 3 courtiers et négociants en comestibles, 2 courtiers et négociants en coton, 2 négociants en grains, 1 banquier, 1 industriel, 1 négociant en riz et 1 négociant en fruits. Ces membres sont élus par les contribuables du port pour une période de quatre années et rééligibles par roulement et par quart. Ils doivent résider dans la ville même de Liverpool, ou dans le district soumis aux douanes de Liverpool, ou encore dans un rayon de 16 kilomètres environ et doivent avoir payé à la commission du port, dans l'année ayant précédé leur élection, une somme

(1) P. DE ROUSIERS, *Les Fonctions économiques du port de Liverpool*, in *Les Ports et leur fonction économique*, t. I, p. 95.

d'au moins £ 25, soit fr. 625 environ, en droits de port (1).

Nous trouvons donc ici le type parfait du port autonome. L'État n'intervient en rien dans sa gestion. Pas un seul fonctionnaire ne figure dans la commission, qui est la représentation du commerce et de l'industrie de la ville. C'est la gestion du port par les intéressés eux-mêmes.

La commission du port est même absolument indépendante de la municipalité de Liverpool. Les employés sont nommés par elle-même.

Ses pouvoirs sont très étendus : « La commission, dit la clause LXX du *Mersey Dock Acts Consolidation Act* de 1858, peut, de temps en temps, élargir, approfondir, agrandir ou améliorer de toute autre façon un quelconque de ses docks, bassins, jetées ou tous autres travaux d'art, ou leur totalité, et peut construire de nouvelles entrées au port et élargir ou améliorer de toute autre façon leurs quais, autant qu'il lui pourra sembler bon et comme elle l'entendra. » Ainsi la commission est la maîtresse absolue, et aucun autre pouvoir ne peut venir contrecarrer ses vues ni ses décisions, qui sont souveraines.

Une restriction naturelle est apportée par la

---

(1) T. J. Guéritte, ingénieur des arts et manufactures. *Le Port de Liverpool* in Chaumet. *Op. cit.*, annexe III, p. 93.

clause CCCLVII : l'amirauté doit accorder son consentement pour tous les travaux au-dessous de la ligne des hautes eaux.

Mais la commission a toute latitude, d'après les clauses CLXV et CLXII, pour construire sur ou aux alentours de ses quais, des *Sheds*, magasins généraux, etc., de dimensions quelconques, et de les entretenir en bon état ou de les transformer. C'est elle qui fait la police du port, en rétribuant la municipalité, qui lui fournit des hommes de son corps de police.

Les droits que la commission prélève sont au nombre de cinq. Le droit de dock-tonnage (tarif B) est dû par tous les vaisseaux qui entrent ou quittent les docks en proportion de leur tonnage; moyennant cette redevance, les vaisseaux peuvent séjourner trois mois dans les docks. Il y a aussi un droit de dock sur les marchandises (tarif C) importées (sauf celles arrivant de l'intérieur des terres par la Mersey ou les canaux) et exportées. Les droits de port (tarif D) sont dus par les vaisseaux entrant ou sortant du port de Liverpool, mais n'entrant pas dans les docks. Pour les navires qui ne réunissent pas ces dernières conditions, il existe un droit de quai égal tout au plus au quart du droit de dock-tonnage. Enfin il existe un droit pour emploi des cales sèches.

Aux ressources régulières, la commission a ajouté des ressources nouvelles par voie d'em-

prunt. La somme totale empruntée jusqu'au 31 juillet 1909 est de 630 millions environ, et comme une série d'*Acts* du Parlement a porté le chiffre maximum d'emprunt, en donnant comme garantie les droits de port, à environ 900 millions, la commission peut encore emprunter pour environ 170 millions sans avoir recours au Parlement.

« La puissance d'extension que de tels pouvoirs d'emprunt représente est fort importante, car du jour où la commission du port décide de nouveaux travaux nécessités par des conditions nouvelles, elle peut immédiatement pousser les travaux avec la plus grande énergie, en fait, dépenser en deux ou trois ans, au maximum, des sommes, qui, sous le système d'organisation des ports français, par exemple, devraient être réparties sur un bien plus grand nombre d'années, par suite de considérations budgétaires. Il en résulte une élasticité très grande et l'on n'a pas à craindre de voir des travaux fort coûteux se trouver presque inutiles à leur achèvement à cause de leur lenteur d'exécution et des besoins nouveaux qui ont surgi pendant cette exécution » (Guéritte).

On peut suivre les résultats de cette organisation autonome dans le tableau des droits de port perçus (en chiffres ronds), en remarquant la progression beaucoup plus forte après la création de la commission :

1752	44.000 francs
1775	125.000 —
1790	255.000 —
1800	550.000 —
1810	1.400.000 —
1820	2.600.000 —
1830	4.000.000 —
1840	4.250.000 —
1850	6.600.000 —
1860	13.900.000 —
1870	18.000.000 —
1880	23.850.000 —
1890	25.500.000 —
1900	27.000.000 —
1905	31.550.000 —
1909	32.650.000 —

Il convient d'ajouter à ce dernier chiffre une somme de 10 millions représentant les loyers des magasins et autres propriétés, les droits de pesage, etc.

Le mouvement des navires payant les droits a suivi une progression semblable :

	Nombre de navires	Tonnage
	—	—
1801 . . .	4.662	473.490 tonneaux
1810 . . .	6.123	646.730 —
1820 . . .	7.645	837.400 —
1830 . . .	11.711	1.464.120 —
1840 . . .	15.847	2.343.300 —
1850 . . .	20.754	3.637.700 —
1860 . . .	21.148	4.728.800 —
1870 . . .	19.574	5.746.300 —
1880 . . .	19.580	7.484.300 —
1890 . . .	23.023	9.572.800 —
1900 . . .	24.909	12.521.200 —
1905 . . .	25.746	15.923.500 —
1909 . . .	25.250	16.929.700 —

Il serait inexact de dire que l'autonomie du port a été tout dans le remarquable développement de Liverpool. L'influence de son hinterland y est certainement pour quelque chose.

Cet arrière-pays n'est pas, comme pour Anvers, presque illimité; tout au contraire, il est extrêmement limité : la Mersey n'a pas la longueur de l'Elbe, du Rhin ou de l'Escaut. De plus, la multiplicité des grands ports qui s'égrènent sur la côte, de Londres à Swansea, en passant par Hull, Newcastle et Cardiff, fait très restreinte la zone d'influence du port de Liverpool. Mais la richesse de l'hinterland supplée à son peu d'étendue. L'industrie métallurgique y est prépondérante; on trouve là les gisements carbonifères du Lancashire, du pays de Galles et du Staffordshire. L'industrie cotonnière a là ses centres les plus importants, comme Manchester, Oldham, Bolton, Rochdale, etc.

L'*Annual statement of the Trade of the United Kingdom with foreign countries and british possessions* reproduit fidèlement l'influence des besoins de cet hinterland sur le mouvement du port de Liverpool : importations considérables de coton brut, de laine, de chanvre, de minerais et de métaux mi-ouvrés (1). En retour, Liverpool exporte la production de l'arrière-pays, les produits industriels.

C'est un port essentiellement régional, qui vit des besoins et de l'activité de son hinterland. Mais la fonction régionale de ce port n'est pas l'unique. De Rousiers a fait justement remar-

(1) D'après P. DE ROUSIERS. *Op. cit.*, p. 98.

quer que la fonction commerciale est aussi fort active et que, si Liverpool se développe en grande partie, grâce à la prospérité de son arrière-pays, il n'en est pas moins une place commerciale de première importance. Liverpool est un grand marché de cotons bruts, non seulement marché régional nécessité par l'immense consommation du Lancashire, dont Liverpool est la bouche d'entrée, mais marché national, puisqu'il fournit toute l'Angleterre et l'Écosse. Son marché de riz est aussi très important au même titre que son marché du caoutchouc. Cette prédominance du marché international ou national sur le marché régional se manifeste clairement par les réexportations; celles-ci prouvent que la capacité d'absorption de la région est bien inférieure, de plus de trois quarts, au total des importations. Ainsi se détermine aussi la fonction transitaire de ce port.

Cette influence commerciale sur la place de Liverpool est due en majeure partie au merveilleux outillage de son port, à ce que surtout il est toujours, grâce à la liberté très grande dont il jouit, à la hauteur des nécessités économiques et répond toujours aux besoins sans cesse croissants de l'industrie maritime.

Il y a dans l'exemple de Liverpool tout un enseignement.

B) *Londres*. — Londres est le premier port de l'Europe avec 18 millions de tonnes de mar-

chandises environ. Sa prospérité date du dix-septième siècle, au moment où fut promulgué l'acte de navigation de 1651 et où furent créés la Banque d'Angleterre, en 1694, les compagnies à chartes et les docks de la Surrey and Commercial C° (1). C'est un port dont la fonction est double : fonction commerciale, dont la caractéristique est un excédent considérable des importations sur les exportations, et fonction transitaire. Ces considérables importations s'expliquent par le pouvoir d'absorption de l'arrière-pays. Le *Report of His Majestys Commissioners appointed to inquire into the subject of the administration of the port of London* (p. 21) indique que c'est surtout l'agglomération très dense de la population sur les bords de la Tamise qui assure la majeure partie des importations et que, si le commerce de Londres continue à s'accroître régulièrement chaque année, c'est bien que les besoins se font plus pressants et plus nombreux pour une population toujours plus élevée. Là est l'hinterland de Londres, bien que l'on puisse dire que, pour certains produits, son hinterland est tout le Royaume-Uni. Londres importe, en effet, la presque totalité du thé consommé par les Anglais, de même qu'il est le principal marché des laines coloniales, du sucre

---

(1) G. Eeckhout, *Le Port de Londres* in *Les Ports et leur fonction économique*, t. III, p. 10.

brut, du cuivre et de quelques autres métaux précieux, comme l'or et l'argent.

Ainsi que le remarque Wiedenfeld, c'est la tradition séculaire qui est aujourd'hui la force du port de Londres. C'est la Tamise qui est encore l'entrepôt général du café et du cacao, et cependant c'est à Liverpool que se débarquent le café et le cacao de provenance extra-coloniale. Londres entrepose le total des colonies, mais Liverpool en est le marché (1). Cette division du marché entre Londres et Liverpool s'explique d'ailleurs par le monopole conservé encore aujourd'hui par Londres dans le commerce général des colonies. Dans ce monopole est sa force.

A ces considérations d'ordre économique, se joignent des considérations d'ordre financier qu'il ne nous est pas permis de développer ici, mais que nous pouvons indiquer d'un mot : Londres est le marché international de l'argent; c'est là qu'il est le moins cher et que les facilités de crédit sont les plus commodes. Tout négociant important de quelque pays que ce soit a un compte courant chez l'un des banquiers de la métropole : c'est le marché des traites, bien que cependant il tende à diminuer aujourd'hui d'importance.

---

(1) WIEDENFELD, *Die Nordwesteuropäischen Welthäfen*. Berlin, 1903, p. 273.

Malgré ces multiples avantages, Londres recule, si on compare sa progression à celle des grands ports neufs de l'Europe. C'est qu'à Londres le régime du port était, il y a encore deux ans, tout autre que dans ces nouveaux grands ports. Là on assiste à une centralisation à outrance dans l'administration; ici, les attributions étant partagées entre les pouvoirs publics et les entreprises privées, car, en dehors de la Couronne, à qui échoit le contrôle douanier, l'administration était entre les mains de quatre corps : le *Thames Conservancy Board,* qui était chargé de l'entretien et de l'amélioration du fleuve et qui percevait un droit de tonnage sur les navires; la *Trinity House,* qui dirigeait tout ce qui avait trait au pilotage, au balisage et à l'éclairage du fleuve; la *Watermen Company,* qui jouissait du privilège de délivrer les licences aux gabariers, constitués en une corporation fermée; et enfin la *Corporation de la cité de Londres,* de laquelle dépendait la police sanitaire du port.

De plus, la propriété et l'administration des docks appartenaient à trois grandes sociétés : la *London and India Docks C°,* la *Millwall Dock C°* et la *Surrey and Commercial Docks C°.*

Le 21 décembre 1908 a été promulguée, en Angleterre, une loi dite *Port of London Act,* qui crée un nouveau corps constitué, *Port of London Authority,* chargé, sous la surveillance du *Board*

of Trade, d'administrer et d'exploiter le port de Londres suivant la voie la plus favorable à son développement et à sa prospérité (1). C'est l'organisation de Londres comme port autonome. Cette loi, qui était réclamée avec instance par chacun, a supprimé, par conséquent, tous les organismes divergents qui existaient antérieurement. La Tamise n'était pas approfondie suffisamment et les trois compagnies des docks, que nous avons citées, manquaient d'argent pour mettre les docks en rapport avec les besoins nouveaux, provenant du développement du trafic général du port.

L'autorité nouvelle qui réunit toutes les attributions du port ressemble soit au *Mersey Docks and Harbour Board* de Liverpool, soit aux *Trustees of the Clyde* de Glasgow. Il comprendra 28 à 30 membres, dont 17 élus par les armateurs, les entrepositaires et les propriétaires d'embarcations fluviales; un dix-huitième sera élu par les entrepositaires seuls. Enfin l'Amirauté aura 1 représentant; le *Board of Trade*, 2, dont 1 devra être un représentant du travail; le *London County Council*, 4; la Corporation de la Cité, 2 et *Trinity House*, 1.

Ses revenus proviendront des droits de docks maintenus, bien qu'ils soient abaissés sans

---

(1) Cf. M. BELLECROIX, *La Réorganisation administrative du port de Londres* (*Monde économique*, 10 et 17 avril 1909).

doute, du droit de licence perçu sur les allèges du port et de taxes perçues sur toutes les marchandises, sauf celles soumises à la réexportation. Cette dernière restriction est certainement inspirée par l'état stationnaire des réexportations depuis quelques années.

Cette réforme a coûté fort cher, puisque, dès ses débuts, pèse sur la nouvelle direction une charge de 560 millions environ provenant du rachat des docks. Mais les résultats que l'on en attend, comme de juste, répareront bien vite ces frais considérables de premier établissement.

Les Anglais se sont aperçus que leur grand port de Londres était dans un état stationnaire et qu'il risquait fort d'être éclipsé par Anvers, Rotterdam et Hambourg. Ils ont, par cette loi, porté un coup mortel à tout ce qui était l'outillage du passé et ont doté leur port d'un outillage moderne perfectionné.

Nous sommes, semble-t-il, dans une situation analogue; quand aura-t-on le courage d'y aviser?

CHAPITRE V

LES PROJETS DE RÉFORME DES PORTS FRANÇAIS

I — Les projets antérieurs au projet Millerand

Nous ne voulons pas remonter jusqu'à la première initiative parlementaire en vue d'améliorer nos ports : il y aurait là un travail considérable et qui dépasserait de beaucoup le cadre de notre étude. Il est cependant intéressant de rechercher les initiatives parlementaires sur cette question; elles donneront la synthèse de tout ce qui a été tenté dans ce domaine. Nous remonterons donc jusqu'à l'année 1899.

Le 30 mars 1899, M. Louis Brunet, député, déposait une proposition de résolution tendant à la création de ports francs en France et dans les colonies (1) — et qui était renvoyée à la commission du commerce et de l'industrie — par laquelle le gouvernement était invité à créer des ports francs à Marseille, Bordeaux, Le Havre, Dunkerque, Djibouti, Madagascar, en

(2) Chambre des députés. Session de 1899, n° 879.

Algérie, en Tunisie, et sur tous autres points où cela paraîtra nécessaire, dans l'intérêt du commerce et de la marine de commerce. M. Antide Boyer reprenait, le 4 mai de la même année, ce projet et le transformait en proposition de loi, ayant pour objet la création de ports francs (1), par laquelle le gouvernement était autorisé à négocier la création de ports francs avec les départements, communes et chambres de commerce qui en feraient la demande (art. 1). L'honorable député laissait à des règlements d'administration publique le soin de déterminer les conditions dans lesquelles seraient installés et gérés les ports francs.

Au même moment, M. Joseph Thierry, député de Marseille, aujourd'hui président de la commission des douanes, et plusieurs de ses collègues, dont M. Beauregard, déposaient une proposition de loi sur les zones franches, qui était plus qu'un vœu : un programme d'exécution, puisque les moyens étaient déterminés. « Le Parlement, était-il dit dans l'exposé des motifs, a protégé par des droits de douane élevés l'agriculture, l'industrie et le travail national, non seulement contre la concurrence des produits fabriqués, mais contre celle des matières premières de l'étranger. La conséquence inévitable de ce régime a été d'arrêter en France

(1) Chambre des députés. Session de 1899, n° 914.

le trafic des produits étrangers et la fabrication de certains articles, pour lesquels l'étranger peut seul nous fournir une matière première à bon marché. Nous avons ainsi vu se fermer un de nos débouchés extérieurs.

« Préoccupé de cet état de choses, le gouvernement nous a successivement accordé les facilités de l'admission temporaire et des entrepôts réels et fictifs qui sont des palliatifs puissants, mais qui ne répondent malheureusement pas à tous les besoins du commerce et de l'industrie... Hambourg, Copenhague, Stettin, Gênes et chaque jour quelque pays nouveau sont dotés de ports francs. C'est un outil qui nous manque encore et dont nos plus redoutables concurrents se servent depuis longtemps avec un succès grandissant. Comme l'Allemagne, le Danemark, l'Italie, etc., il faut que la France soit dotée de zones franches, c'est-à-dire de portions dénationalisées, de territoires, dans lesquelles, en dehors de toute ingérence de la douane et de toute réglementation fiscale, le commerce et l'industrie puissent manipuler leurs marchandises en toute liberté, et faire subir à la matière première telles transformations qu'ils jugeront profitables, absolument comme ils le feraient sur un territoire étranger, » et, à l'appui de ces considérations, M. Thierry proposait que les zones franches fussent accordées aux municipalités ou aux chambres de commerce pour une durée de

vingt ans au minimum (art. 2). Les zones franches étant créées uniquement en vue de faciliter les manipulations et transformations de produits destinés à l'exportation, le taux maximum augmenté de la surtaxe d'entrepôt aurait été appliqué à tout produit sortant de la zone franche pour être introduit en France à la consommation de douane (art. 4). Enfin l'article 3 de la proposition de loi spécifiait, afin qu'il n'y eût point de contestation possible, que la douane n'aurait aucun droit de surveillance ou de contrôle sur les manipulations ou les transformations de marchandises effectuées à l'intérieur des zones franches, son rôle se bornant à surveiller le périmètre de ces zones et à escorter les marchandises entre le navire importateur ou la gare d'importation et la porte du quartier affranchi, et inversement.

La proposition de loi avait été déposée le 2 mai 1899; ce n'est que le 6 juillet 1901 que M. Alexis Muzet faisait un rapport sur les trois propositions de loi dont nous avons parlé, au nom de la commission du commerce et de l'industrie (1), après avoir parcouru, au nom de cette commission et avec une délégation de six membres, les divers ports francs de l'Europe. On trouve dans les conclusions de ce re-

(1) Chambre des députés. Session de 1901, n° 2624, 149 pages et de nombreux plans.

marquable et volumineux rapport l'approbation donnée par la commission au projet de création de ports francs : « Nous pensons, sans entrer dans de plus longs développements, avoir répondu à toutes les observations, objections et réserves auxquelles ont pu donner lieu les propositions tendant à la création de zones franches dans nos principaux ports, propositions auxquelles votre commission, après une étude minutieuse et approfondie, a donné son approbation (1). »

« Il pourra être établi, disait l'article 1 de la proposition de loi soumise par la commission au vote de la Chambre, par décret rendu en Conseil d'État, sur demandes ou avis conformes des municipalités et des chambres de commerce, dans les villes où existe un port maritime ou fluvial, des zones franches de droits de douane, entourées de clôtures permettant une surveillance extérieure. » L'article 4 reconnaissait au port franc le droit d'avoir dans son enceinte des industries : usines, ateliers, chantiers avec le matériel, l'outillage, les instruments et accessoires nécessaires à l'exploitation et aux diverses opérations, en se conformant aux lois et règlements. Enfin, l'établissement et l'exploitation des zones franches et des établissements qu'elles comportent pouvaient être con-

(1) Page 142 du rapport.

cédés aux municipalités, aux chambres de commerce, aux chambres syndicales ou aux sociétés privées offrant toutes garanties, et pour une durée déterminée. *La discussion n'eut jamais lieu,* la Chambre devant être renouvelée. L'effort avait été vain. Cependant « avec l'espoir que la Chambre ne voudrait pas, comme Pénélope, défaire ce qu'elle a presque achevé », à la législature suivante, MM. Antide Boyer, Cadenat et Carnaud, députés, reprenaient le projet de la commission sous forme de proposition de loi ayant pour objet la création de ports francs (1). Le 3 novembre, MM. Louis Brunet et Charruyer revenaient à la charge en déposant une proposition de résolution (2).

Pour répondre à ces légitimes préoccupations, M. Georges Trouillot, alors ministre du commerce, déposa, en avril 1903, un projet de loi relatif à l'établissement de zones franches dans les ports maritimes, légitimé, disait l'exposé des motifs, par le fait que le commerce extérieur de la France n'avait pas suivi, dans les dernières années, la marche ascendante des commerces étrangers et par la situation de la marine marchande. « Notre intérêt, ajoutait le ministre, nous commande de mettre à profit l'institution des ports francs, afin de donner une impulsion

(1) Chambre des députés. Session de 1902, 12 juin, n° 55.

(2) Chambre des députés. Session extraordinaire de 1902, n° 442.

salutaire à notre commerce extérieur et de ranimer notre marine marchande... » Le projet ne désignait pas les villes dans lesquelles une zone franche devait être établie, laissant au pouvoir exécutif le soin de les choisir. Le décret organique pouvait concéder à la chambre de commerce les terrains adjacents au port et dépendant du domaine public maritime, qui seraient reconnus nécessaires pour le bon fonctionnement de la zone franche et pour l'édification des magasins ou des entrepôts. *La chambre de commerce aurait mission d'assurer l'administration de ce service public*, et M. Trouillot ajoutait qu'il lui était permis d'espérer qu'elle agirait au mieux de l'intérêt général dans l'exercice de cette nouvelle attribution. En échange de ce service qui lui était concédé, la chambre de commerce avait certaines obligations : construction des magasins, des hangars ou des dépôts, et les dépenses exigées par cette organisation, moyennant perception de droits et de péages qui l'indemniseraient.

Les opérations commerciales, dans le projet gouvernemental de 1903, étaient entièrement libres, mais celles ayant un caractère industriel, étaient par contre très limitées : « Lorsque des industries voudront transformer la nature d'une marchandise ou se livrer à la fabrication, il ne leur sera permis de le faire qu'à la condition que ces opérations industrielles aient fait l'objet

d'une autorisation expresse. » Sont autorisés les chantiers de constructions maritimes ainsi que les industries qui en sont le complément nécessaire; mais, par contre, les navires qui sortiraient de ces chantiers n'auraient pas droit aux primes de construction accordées par la loi du 31 janvier 1893.

Les députés ne voulurent sans doute pas admettre que la « franchise fût le complément nécessaire, le corollaire naturel du système protectionniste; c'est la soupape de sûreté qui vient tempérer ce qu'il peut y avoir d'excessif dans notre régime économique ». La discussion ne vint pas, malgré un rapport très concluant de M. Chaumet sur ce projet de loi (1).

La commission des douanes avait demandé que le projet lui fût renvoyé, et elle conclut dans le même sens que la commission du commerce et de l'industrie. Cependant le nouveau rapport de M. Chaumet ne décida pas la Chambre (2).

Infatigables, non contents d'être battus, à la session de 1906, MM. Antide Boyer, Cadenat et Carnaud renouvelèrent une fois de plus leur proposition de loi (3). Elle eut une fois de plus aussi le même sort que les précédentes. Trois jours après, nouveau rapport de la commission,

(1) Chambre des députés. Session de 1903, n° 1178.
(2) Chambre des députés. Session de 1905, n° 2389.
(3) Chambre des députés. Session de 1906, n° 12.

rapportant tous les projets déposés durant les précédentes législatures, conformément à l'article 18 du règlement de la Chambre, modifié par la résolution du 16 juin 1903 (1). Le 15 janvier 1907, M. Chaumet renouvelait son rapport (2) et disait : « Votre commission du commerce et de l'industrie vous demande, dès le début de la législature présente, de vouloir bien vous prononcer *sans plus de retard* sur la création de zones franches dans les ports maritimes. On ne saurait, en effet, laisser plus longtemps en suspens une question qui intéresse à un si haut point le développement de notre commerce d'exportation et qui, d'ailleurs, a fait l'objet d'études approfondies. » Ce langage ne toucha point la majorité, qui resta sourde à ces sages réflexions. Le parti du protectionnisme outrancier était décidément bien tenace, et surtout bien aveugle.

M. Jules Siegfried, croyant sans doute que c'était plus un système proposé que le principe lui-même qui entravait la réforme, le 7 mai 1907, déposait à son tour, une proposition de loi sur l'autonomie des ports de commerce (3). C'était une idée chère à son frère, Jacques Siegfried, dont nous saluons ici la mémoire. Si la création de ports francs inquiète la majorité,

(1) Chambre des députés. Session de 1906, n° 114.
(2) Chambre des députés. Session de 1907, n° 656.
(3) Chambre des députés. Session de 1907, n° 929.

sans doute celle-ci ne refuserait pas d'accorder à nos ports l'autonomie; c'était simplement la reconnaissance par elle que la situation de nos ports était causée principalement par le régime administratif de la France. Il lui en eût trop coûté. Or que proposait M. Jules Siegfried? Des syndicats autonomes chargés, dans certaines conditions, de l'exploitation des ports de commerce et de leurs dépendances, ainsi que de l'exécution des travaux d'entretien et d'amélioration de ces ports et leur outillage (art. 1). Ce syndicat autonome, qui présiderait aux destinées du port, comprendrait : des membres de la Chambre de commerce de la localité, des représentants des armateurs, de la municipalité, du département et des grandes compagnies de chemins de fer exploitant des réseaux en relations directes ou indirectes avec le port intéressé (art. 2). Le syndicat autonome organiserait l'exploitation du port et de ses dépendances, qui sont définies par le décret de concession. Il édicterait les règlements concernant cette exploitation, les mouvements et stationnements des navires, l'emploi de l'outillage du port et autres matières qui seraient confiées à sa compétence par le décret de concession. Ce serait lui qui délibérerait sur les projets de travaux à entreprendre, mais si ceux-ci comportent une dépense supérieure à 500.000 francs, ils devraient être soumis à l'approbation préalable du mi-

nistre des travaux publics. Pour empêcher un retour à la situation actuelle et éviter les retards causés par les bureaux du ministère, si le ministre n'a pas, dans le délai de trois mois, statué sur les projets qui lui seraient soumis, le syndicat pourrait en commencer la mise à exécution (art. 6). Ce remarquable projet, qui appelle cependant des critiques que le lecteur trouvera quand nous examinerons le projet Millerand, alla dormir dans la poussière des cartons de la commission.

Et cependant l'opinion publique et les centres intéressés commençaient à s'émouvoir : allait-on continuer à laisser s'accomplir la décadence de nos ports sans y porter remède? C'est alors que le gouvernement déposa successivement, non pas un projet général apportant le vrai remède, mais deux projets de loi, l'un relatif à l'exécution de nouveaux travaux destinés à compléter l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine, le 30 décembre 1907 (1), et l'autre ayant pour objet la construction, au port de Marseille, d'un nouveau bassin dit « de la Madrague », le 24 février 1908 (2).

Le premier projet de loi portait :

1° Les travaux d'extension du port du Havre, comprenant la création d'un bassin de marée et

(1) Chambre des députés. Session extraordinaire de 1907, n° 1425.

(2) Chambre des députés. Session de 1908, n° 1537.

d'une forme de radoub au sud de l'avant-port, et des bassins actuels, au moyen d'une emprise sur la baie de Seine, limitée par des digues; d'où une dépense d'environ 86 millions de francs;

2° Les travaux d'amélioration de l'estuaire de la Seine, comprenant le prolongement de la digue nord sur 4 kilomètres de longueur à partir et en aval du méridien de Saint-Sauveur, et des dragages; d'où une autre dépense d'environ 12 millions de francs.

Les Chambres de commerce du Havre et de Rouen prenaient respectivement à leur charge la moitié de la dépense supposée.

M. Aimond (de Seine-et-Oise), aujourd'hui sénateur, déposa son rapport sur les deux projets de loi le 30 mars 1908 (1). Mais, entre temps, avait eu lieu l'interpellation de M. César Duval au Sénat. Nous croyons utile de reproduire ici une partie de la lettre que nous adressions à ce sujet au directeur du *Temps*, et qui fut insérée dans le numéro du 20 avril 1908 : « Voici la seconde fois depuis le commencement de l'année 1908 que la question de la navigation intérieure de la France est remise sur le tapis.

« La première fois, c'était, en mi-janvier, l'interpellation sur la crise des transports au Sénat. La seconde, c'est la publication de la

(1) Chambre des députés. Session de 1908, n° 1652.

lettre adressée par M. Barthou au président du conseil général des ponts et chaussées. La première fois, c'était sur la situation des programmes Freycinet de 1879 et Baudin de 1903, et, chacun prêchant pour son saint, c'était l'honorable M. Gourju demandant le Rhône navigable, l'honorable M. Audiffred réclamant la Loire navigable, et tous suppliant pour le Grand-Central. La seconde fois, alors que le programme Freycinet n'est pas encore terminé, que celui de M. Pierre Baudin est à peine commencé, c'est M. Barthou en proposant un troisième, non moins coûteux et aussi inutile que les précédents. C'est bien de l'anarchie, puisqu'il y a nombre de programmes commencés, mais pas un seul achevé. Au lieu de caresser de si chimériques projets, mort-nés économiquement, pourquoi ne pas porter tous nos efforts sur quelques ports maritimes, dignes de notre attention? Car pourquoi jeter des millions à l'eau, puisqu'ils demeureront improductifs?...

« Ce qu'il faut avant tout, c'est que le commerce maritime ait à sa disposition de grands ports pouvant recevoir, à toute heure du jour et de la nuit, des navires de toute dimension; or, en France, il n'y a pas un seul port dans ces conditions... Sous l'influence de divers facteurs, nos ports n'ont plus autant qu'autrefois une fonction maritime; ils tendent à devenir avant

tout des villes industrielles, et laissent de côté très volontiers la question du développement maritime.

« Industriels, pourquoi? sinon parce que le commerce s'écarte de plus en plus des nos ports français, à l'avantage des nations étrangères rivales qui, en grande partie, ont des ports francs, des bassins plus profonds, des longueurs de quais plus grandes.

« Mais, comme vous le voyez, il faudrait entreprendre un procès contre toute une partie du régime économique de la France. Ce que j'ai voulu démontrer à vos lecteurs se résume en ceci : Au lieu de faire des gaspillages régressifs, faisons les dépenses nécessaires pour mettre nos ports à la hauteur du commerce moderne; mais nous n'y parviendrons complètement que quand on aura confié les travaux, non à l' « État-Providence », mais à des chambres de navigation auxquelles l'État n'aura rien à payer et quand on aura donné aux ports une autonomie propre, un port franc.

« Nos voies navigables, employons-les; celles qui ne le sont pas ne le seront jamais. »

Le malheur voulut que cette lettre produisit plus d'effet à l'étranger qu'en France : il en est souvent ainsi. De plus, ce n'est qu'après sa publication que nous fîmes une étude approfondie sur la loi du 19 février 1908 sur les chambres de commerce, qui nous convainquit de ce fait que

les chambres de commerce peuvent et doivent gérer le port franc.

La proposition de loi sur les ports du Havre et de Marseille fut votée par la Chambre des députés et fit l'objet d'une longue et intéressante étude au Sénat, dans ses séances des 19 et 21 janvier 1909. En fin de compte, le Parlement vota 85 millions pour le Havre et 32 pour Marseille. Trois mois après, le 2 avril, M. Audiffred déposait sur le bureau du Sénat une proposition de loi relative à l'achèvement des ports et des voies navigables (1), comme conclusion au discours prononcé à la tribune du Sénat les 19 et 21 janvier par l'amiral de Cuverville.

Nous nous permettons d'espérer que le Parlement ne suivra pas M. Audiffred dans la voie où il veut l'engager, quand l'honorable sénateur écrit (2) : « Nous vous demandons de déclarer d'utilité publique les travaux qui s'imposent aujourd'hui, pour assurer à notre pays l'outillage de ports et de canaux que réclame son développement industriel et agricole (travaux du canal latéral à la Loire, de Nantes à Bâle, jusqu'à la frontière française; travaux du canal de Noyers à Tours; travaux de transformation des canaux du Berry; travaux de construction du canal de Moulins à Sancoins; travaux de

---

(1) Sénat. Année 1909, n° 107.

(2) Page 46 de la proposition de loi.

construction du canal de Rhône-et-Loire, de Givors à Roanne, par Saint-Étienne; travaux du canal latéral au Rhône d'Arles à Lyon et de Lyon à la frontière suisse; travaux de construction du canal du Nord-Est, comprenant le canal de l'Escaut à la Meuse et celui de la Chiers, et travaux de construction du canal de Bordeaux à Montluçon). Ce sera le moyen de relever sa marine marchande et de dériver à son profit les courants commerciaux que développe constamment le canal de Suez et que fera naître le percement de l'isthme de Panama.

« Ces travaux devraient comprendre l'agrandissement, l'approfondissement et l'outillage de nos cinq grands ports : Dunkerque, Le Havre—Rouen, Saint-Nazaire—Nantes, Bordeaux et Marseille.

« Pour ces cinq grands ports la dépense devrait être évaluée à 800 millions de francs; des fonds de concours pourraient être demandés aux administrations locales jusqu'à concurrence de 200 millions de francs; soit à la charge de l'État 600 millions de francs. »

Alors qu'il serait si utile pour le « développement industriel et agricole » du pays de déclarer ports francs quatre ou cinq grands ports. Mais ce qui empêche cette réforme nécessaire, c'est l'attente de tout du fait de l'État; c'est la peur de la liberté.

II — Le projet Millerand : Analyse et critique

Lorsque le ministère Briand arriva au pouvoir, ce fut par des paroles d'apaisement et de désir de réaliser les réformes essentielles qu'attendait la démocratie. M. Millerand, ministre des travaux publics, fit annoncer la préparation d'un projet de loi portant l'institution d'un nouveau régime des ports de commerce. Un avant-projet soumis aux chambres de commerce reçut la réponse suivante :

« L'Assemblée des présidents des chambres de commerce des ports, réunies à la chambre de commerce de Paris, le 20 septembre 1909,

« Remercie le gouvernement d'avoir posé le principe de l'autonomie des ports et d'avoir préparé un avant-projet, en vue de provoquer l'opinion des intéressés;

« Après examen, l'assemblée considère que cet avant-projet, tout en présentant quelques avantages, *ne répond pas au but poursuivi*,

« Et émet le vœu que, à l'exclusion de toute organisation nouvelle, les chambres de commerce demeurent investies de toutes les prérogatives et de tous les mandats qu'elles exercent actuellement et qu'elles reçoivent, en outre, les extensions d'attribution indiquées dans cet avant-projet ainsi que les concours financiers nécessaires. »

Les chambres de commerce avaient donc pris nettement parti contre ce projet; M. Millerand vient d'en déposer un autre, qui fait quelques concessions aux chambres de commerce, mais pas assez.

Voici l'économie de ce projet.

Il est créé un comité qui prend le nom de conseil d'administration du port et à qui l'administration d'un port maritime de commerce pourra être confiée, d'après l'article 1. Le décret d'institution, rendu en Conseil d'État, après enquête, sur la proposition du ministre des travaux publics, du ministre du commerce et du ministre des finances, détermine la circonscription dans l'étendue de laquelle le conseil est appelé à exercer ses attributions. Pourquoi ne pas confier cette administration aux chambres de commerce? Ne représentent-elles pas tous les intérêts industriels et commerciaux de la région, surtout depuis le vote de la loi du 19 février 1908?

Les chambres de commerce ont été organisées par édit du 30 août 1701. Un décret du 27 septembre-16 octobre 1791 supprima toutes celles existantes, mais un arrêté du 3 nivôse an XI (24 décembre 1802) établit des chambres de commerce dans les villes de : Lyon, Rouen, Bordeaux, Marseille, Bruxelles, Anvers, Nantes, Dunkerque, Lille, Mayence, Nîmes, Avignon, Strasbourg, Turin, Montpellier, Ge-

nève, Bayonne, Toulouse, Tours, Carcassonne, Amiens et Le Havre (art. 1 du chap. I). Les fonctions qui leur étaient attribuées étaient (art. 4) : de présenter des vues sur les moyens d'accroître la prospérité du commerce, de faire connaître au gouvernement les causes qui en arrêtent les progrès, d'indiquer les ressources qu'on peut se procurer, de surveiller l'exécution des travaux publics relatifs au commerce, tels, par exemple, que le curage des ports, la navigation des rivières et l'exécution des lois et arrêtés concernant la contrebande.

Une ordonnance du 16 juin 1832, dans son article 1, fixa comme suit le renouvellement des membres des chambres de commerce. Il devait se faire dans une assemblée composée des membres du tribunal de commerce, de ceux de la chambre de commerce (y compris les membres sortants), des membres du conseil des prud'hommes, là où il se trouvait un tel conseil, de notables en nombre égal au nombre des membres dont sont composés le tribunal et la chambre de commerce, et néanmoins au nombre de 20 au moins. Les notables devaient être choisis de moitié par le tribunal de commerce et par la chambre de commerce. Cependant, conformément aux arrêtés des 3 nivôse et 10 thermidor an XI, les chambres de commerce ne sont composées que de neuf ou quinze membres, suivant que le titre de leur élection le

porte. Au lieu de dix ans, il suffisait d'avoir exercé le commerce ou l'industrie manufacturière pendant cinq années. Parmi les nouvelles attributions, s'ajoutant aux anciennes, il faut ajouter : les avis et renseignements qui leur sont demandés par le gouvernement sur les faits et les intérêts industriels et commerciaux, et sur les tarifs de douane. Les chambres de commerce ne correspondaient plus que directement avec le ministre du commerce et des travaux publics, au lieu du ministre de l'intérieur. Le décret du 23 avril 1889 fixa le nombre des membres des chambres de commerce de neuf à vingt et un, chaque cas devant être fixé par un décret spécial, sauf pour la chambre de commerce de Paris qui se composait de trente-six membres (Décr. 2 déc. 1889). Le mode d'élection aux chambres de commerce était réglé par le décret du 22 janvier 1872, abrogeant, dans son article 5, les dispositions des décrets des 3 septembre 1851 et 30 août 1852, et déclarait applicables aux chambres de commerce les articles 618 à 621 du Code de commerce, modifiés par la loi du 21 décembre 1871, tant pour l'électorat que pour l'éligibilité et pour les opérations électorales.

L'article 2 de cette loi remplaçait l'article 618 par un nouvel article 618 ainsi conçu :

« *Article 618.* — Les membres des tribunaux de commerce seront nommés dans une assem-

blée d'électeurs, pris parmi les commerçants recommandables par leur probité, esprit d'ordre et d'économie... le nombre des électeurs sera égal au dixième des commerçants inscrits à la patente; il ne pourra dépasser 1.000, ni être inférieur à 50. »

Nous arrivons à la loi du 9 avril 1898, dont l'article 1er définit le rôle des chambres de commerce, auprès des pouvoirs publics, comme les organes des intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription et les reconnaît établissements publics, suivant en cela la jurisprudence de la Cour de cassation (Arr. 28 oct. 1885; Dall., *Jurisprudence nationale*, 1885, 1re partie, p. 397) et non le décret du 3 septembre 1851, art. 19 (Dall., *ibid.*, 1851, 4e partie, p. 177) qui ne les considérait que comme établissements d'utilité publique.

Les membres, d'après la loi de 1898, étaient élus pour six ans (art. 5), et parmi leurs attributions nouvelles, inscrites au titre II, figurait l'obligation d'assurer, sous réserve des autorisations prévues aux articles 18 et 19, l'exécution des travaux et l'administration des services nécessaires dont elle a la garde. Cette loi permettait de croire qu'elle était un pas nouveau vers l'autonomie des ports, car l'article 14 disait que les chambres de commerce pouvaient être autorisées à fonder et administrer des établissements à l'usage du commerce, tels que

magasins généraux, salles de ventes publiques, entrepôts, bans d'épreuves pour les armes, etc. Et l'article 15 ajoutait qu'elles pouvaient, dans les formes prescrites par la loi du 27 juillet 1870, être déclarées concessionnaires de travaux publics ou chargées de services publics, notamment de ceux qui intéressent les ports maritimes ou les voies navigables de leur circonscription.

Déjà plusieurs décrets avaient concédé à des chambres de commerce tout l'outillage d'un quai ou d'un port : ainsi à Bordeaux, par décret du 3 mai 1852, à Calais, par décret du 22 septembre 1883, etc.

De plus, le Conseil d'État avait décidé, dans un arrêt du 11 janvier 1889 (Dall., *J. N.*, 1890, 3e part., p. 33) qu'une chambre de commerce avait la capacité légale nécessaire pour être chargée, par des actes émanés du gouvernement, d'établir et d'entretenir sur des dépendances du domaine public des hangars et engins mis à la disposition du public, moyennant un prix de location destiné à couvrir ses dépenses, et ce, pendant un temps limité après lequel les hangars et l'outillage devraient faire retour à l'État. « Il sera statué par une loi spéciale sur le mode d'élection des chambres de commerce et des chambres consultatives des arts et manufactures », disait l'article 20 de la loi du 8 décembre 1883. Cette loi ne fut promulguée que le 11 février 1908, alors que la proposition de loi avait

été déposée par M. Guillemet le 18 novembre 1898 (Annexe n° 385). La loi de 1898 était muette au sujet des élections; en conséquence, ne pouvaient être inscrits sur les listes électorales, conformément aux articles 618 et 619 du Code de commerce, modifiés par la loi du 21 décembre 1871 et le décret du 22 janvier 1872, que les électeurs désignés par une commission composée du président et d'un membre du tribunal de commerce, du président et d'un membre de la chambre de commerce, de trois conseillers généraux, du président du conseil des prud'hommes et du maire de la ville où le tribunal de commerce tient ses audiences (C. comm. 619). Cependant, d'après la loi du 8 décembre 1883 sur les élections consulaires, le plus grand nombre des patentés devaient contribuer obligatoirement, par une imposition additionnelle à leur patente, aux dépenses des chambres de commerce, et pourtant ne figuraient jamais sur les listes électorales de ces chambres. M. Doumergue, alors ministre du commerce, en réponse à M. Waddington au Sénat, lors de la seconde délibération de la loi en 1907, disait (1) : « Certes, le grand commerce et la grande industrie contribuent considérablement à la prospérité de la France; ils font

(1) *Journal officiel.* Sénat. Séance du 5 novembre 1907, p. 986, 2e et 3e colonnes.

des efforts considérables et sans cesse renouvelés; ils obtiennent, je suis heureux de le proclamer, d'appréciables résultats. Mais, Messieurs, croyez-vous que dans leur sphère plus réduite, avec des difficultés plus grandes, puisqu'ils sont obligés de lutter contre une concurrence agrandie et plus développée, croyez-vous que les autres commerçants un peu moins importants — car où est la limite? — ne contribuent pas également à l'activité industrielle et commerciale du pays et à sa richesse? Souvenez-vous que, dans beaucoup de cas, on a été très heureux d'avoir, pour appuyer des délibérations de chambres de commerce, l'opinion de ces petits détaillants, de ces petits boutiquiers, de ces petits commerçants auxquels on voudrait refuser le droit de suffrage. Tout le monde le sait et le dit: ce qui fait la fortune de la France, c'est notre bas de laine, c'est la masse de nos petits industriels, de nos petits commerçants... »

Pour toutes ces raisons, la loi du 19 février 1908 accorda le suffrage universel. Si nous avons donné une esquisse rapide du régime juridique des chambres de commerce, c'est pour montrer la contradiction entre cet effort continu du législateur vers l'autonomie, en augmentant chaque fois qu'il l'a pu l'importance des chambres de commerce et leur rôle dans l'administration du port et le projet du ministre des travaux publics Millerand qui vient créer un second

pouvoir : un conseil d'administation composé de quinze membres, qui, nous le savons bien, est composé entre autres du président de la chambre de commerce, président, et de cinq membres désignés par la chambre de commerce, dont trois appartenant à la chambre ou réunissant les conditions légales d'éligibilité à cette chambre, et ceux choisis parmi les armateurs, les constructeurs de navires, les courtiers maritimes, les consignataires ou entrepreneurs de manutentions maritimes.

Le commerce maritime s'est justement ému de l'introduction dans ce conseil d'un membre désigné par le conseil général du département, pris parmi ses membres; d'un membre désigné par le conseil municipal de la ville, également choisi parmi ses membres; de cinq membres nommés par décret, dont deux sur la proposition du ministre des travaux publics, deux sur la proposition du ministre du commerce et un sur la proposition du ministre des finances, et d'un ouvrier du port.

L'autonomie accordée devient alors un trompe-l'œil, car l'État y garde la haute main, et se dissimule derrière la chambre de commerce. En réalité, c'est faire injure au suffrage universel, institué par la loi de 1908, que de le brider et de le flanquer d'auxiliaires chargés d'entraver sa liberté. C'est méconnaître les très signalés services que les chambres de commerce ont rendus

à notre pays que de les décapiter par persuasion. On leur a fait crédit jusqu'ici et le commerce n'a qu'à se louer de leurs services. Elles ont été souvent dures pour nos gouvernants : elles n'ont fait que leur devoir et rien de plus.

Il est aussi à remarquer que, dans les limites de la circonscription dans laquelle le conseil est appelé à exercer ses attributions, le port et ses dépendances continuent à faire partie du domaine public. Ainsi, à propos de tout, sous prétexte que le domaine public est atteint, l'État aura le droit d'intervenir personnellement et d'édicter ses conditions. Autonomie signifie gouvernement local, et c'est bien ainsi que l'on avait cru la réforme de M. Millerand : substitution d'une autorité locale à l'autorité centrale, mais si celle-ci réapparaît sans cesse, il n'y a plus d'autonomie, car autonomie et État sont deux mots qui jurent d'être ensemble. Ou bien l'État interviendra chaque fois qu'il jugera à propos, et alors il n'y a rien de changé au régime actuel, ou bien, après avoir confié l'administration du port à une autorité locale, il s'en désintéressera totalement. Il ne peut y avoir de demi-mesure.

Quelles sont les attributions du conseil d'administration? Il a notamment à pourvoir, d'après l'article 2, à tout ce qui concerne :

1° L'entretien du port et de ses accès;

2° Les améliorations et extensions de ce port et de ses accès;

3° L'installation et l'administration de l'outillage public (grues, hangars, magasins, engins de radoub, remorquage, halage, lamanage, etc.), ainsi que la surveillance des outillages concédés ou privés;

4° La surveillance de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées, des quais et, éventuellement, l'établissement et l'exploitation desdites voies, sous réserve du contrôle exercé par l'État;

5° L'éclairage, les distributions d'eau, de lumière et de force, pour tout ce qui n'incombe pas au service municipal ou au service des phares;

6° Les occupations temporaires du domaine public;

7° La police du port et de ses accès;

8° Les secours contre l'incendie;

9° Le pilotage.

M. Millerand prétend donner à ce conseil d'administration les pouvoirs qu'aurait l'administration d'un port franc, mais ces améliorations n'auront pas grande influence sur l'état de nos ports.

Ce qui les empêche de se développer aussi brillamment que les autres ports continentaux, c'est précisément ce manque de port franc, de zone franche où les navires peuvent décharger et

faire manipuler leurs marchandises sans avoir à acquitter aucun droit de douane. Le projet fixe le but, mais non les moyens : le port ne doit plus faire partie du domaine public.

On sourit quand on parle du projet Millerand comme d'un projet d'autonomie des ports : d'ailleurs les intéressés ne s'y sont pas trompés. Comment ! Voici l'article 9 qui dit que « toute délibération du conseil d'administration est transmise dans les huit jours au préfet, qui en accuse réception dans un autre délai de huit jours. *Le préfet peut l'annuler par un arrêté motivé sans recours au Conseil d'État* ». Et le préfet peut en suspendre l'exécution, afin d'en référer aux ministres compétents. Est-ce l'État ou le conseil d'administration qui dirige?

Cet article 9 vaut la peine d'être cité tout entier : il est la négation même du principe d'autonomie. Hors le cas d'annulation ou de suspension, et hors celui où la délibération se rapporte à une question dont la solution est réservée par les lois et règlements à l'autorité supérieure, toute délibération devient exécutoire, soit par la notification au conseil d'un avis de non-opposition du préfet, soit, à défaut de cette notification, par l'expiration d'un délai de trois semaines, à partir de la date de l'envoi au préfet. Mais le lecteur a dû remarquer qu'il n'y a point de délai pour le cas de suspension, ce qui fait que, comme aujourd'hui, une réforme

pourra mettre dix ans avant d'aboutir. Si la délibération est envoyée à « l'autorité supérieure », c'est-à-dire au ministre des travaux publics, qui en référera au ministre du commerce, au ministre des finances et au ministre de l'intérieur, peut-être aussi à celui de la guerre et à celui de la marine, quand reviendra-t-elle? Dans une maison commerciale, quand le correspondant sur une place quelconque n'est pas suffisamment qualifié pour solutionner l'affaire, le fondé de pouvoirs vient sur place, et, si l'affaire est capitale, si le correspondant juge qu'il lui faut en référer à « l'autorité supérieure », c'est le patron lui-même qui vient, examine la question sur place et lui donne une solution. Pourquoi le directeur d'un ministère, si toutefois on ne veut admettre la franchise de nos ports, n'imiterait-il pas cet exemple? N'est-il pas le fondé de pouvoirs du ministre? Et, si la question est capitale, pourquoi le ministre ne se rendrait-il pas sur place? Nous ne pensons pas qu'il se perdrait en route, tandis que la feuille de la délibération resterait dans la poussière des cartons du ministère !

La tutelle administrative du pouvoir central éclate encore ici : En outre, dit le projet, toutes les opérations du conseil sont placées sous le contrôle *direct* du ministre des travaux publics, qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services; les frais de ce contrôle sont

à la charge du conseil et le montant annuel en est fixé par le décret d'institution prévu à l'article 1er. S'il y a conflit entre le pouvoir central et le pouvoir local pour les questions relatives à l'exécution des travaux entrepris par le conseil d'administration, qui jugera? L'article 11 dit que ce sera le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État : c'est dire que c'est le préfet qui jugera. Jugez de son impartialité !

Les chambres de commerce auraient voulu qu'on stipulât que l'ingénieur en chef et les officiers du port fussent désignés après *entente* et non après *avis* du conseil d'administration. Or, le projet de loi est formel à ce sujet : « Le conseil d'administration nomme à tous les emplois du service du port, en se conformant aux lois et règlements spéciaux à certaines catégories d'agents. Toutefois l'ingénieur en chef, les ingénieurs conducteurs et commis chargés des travaux du port, ainsi que les officiers et maîtres du port sont pris dans le personnel du ministère des travaux publics. La nomination et l'administration de ce personnel demeurent réservées au ministre des travaux publics... » Et M. Millerand répondait à notre confrère René Moreux, qui lui présentait ces doléances des chambres de commerce :

« Jamais je n'y consentirai, car il me paraît essentiel que ces hauts fonctionnaires restent

sous la dépendance directe du pouvoir central (1) ».

M. Millerand a aussi assuré que la politique sera exclue rigoureusement du conseil d'administration. Mais les ministres passent, tandis que le conseil subsiste.

Le danger de la réforme proposée par M. Millerand est qu'elle déplace les responsabilités, qui incomberont au conseil d'administration du port, alors qu'en réalité, ce sera l'État qui sera le responsable.

Addenda. — Ce chapitre était *écrit* quand le projet Millerand a été adopté par la Chambre.

A l'article 1, a été ajouté l'alinéa suivant : « Les droits et obligations de l'État, en matière de domanialité et de travaux publics, sont conférés au conseil d'administration du port dans les mêmes conditions qu'aux compagnies de chemins de fer. »

Le paragraphe 3 de l'article 2 a été ainsi modifié : «... Les chambres de commerce continueront, si elles le désirent, à administrer les services d'outillage dont elles ont la concession, etc. »

L'article 5 modifié a tenu un peu plus compte des desiderata des chambres de commerce. En effet, pour cet article 5, le projet de loi disait : «... 5° Cinq membres nommés par décret, dont

(1) Le *Temps*, 26 octobre 1909.

deux sur la proposition du ministre des travaux publics, deux sur la proposition du ministre du commerce et de l'industrie... ». Ce nouvel article 5 voté ajoute pour ces quatre membres : « dont un choisi sur la liste de présentation établie par la chambre de commerce » pour chaque ministère.

Malgré tout, ce texte ne nous donne pas satisfaction; la parole est au Sénat.

CONCLUSION

Cette brève étude contient des leçons qu'il nous faut ici dégager. Tout d'abord, il faut faire une remarque importante en ce qui concerne la façon de mesurer en quelque sorte l'essor d'un port. Pour cela, ainsi que nous l'avons dit déjà (1), on ne peut se rendre compte du développement d'un port en se basant sur l'importation ou l'exportation des produits, dont la production varie suivant les conditions du temps, etc. Ainsi, nous voyons la statistique commerciale d'un port subir des diminutions importantes au moment d'une crise. Aussi, il nous semble qu'il faut étudier le développement de la navigation dans un port, de préférence au mouvement commercial, et encore faut-il tenir compte plus du tonnage des navires que du nombre des navires eux-mêmes.

I. — Placé sous ce jour particulier, le problème, dont nous avons cherché, dans les pages qui précèdent, à déterminer les points principaux,

---

(1) *Monde Économique,* 31 octobre 1908, p. 550-551.

se complique singulièrement et montre plus encore notre infériorité si on compare notre situation à celle de l'étranger. Si nous consultons les statistiques officielles, nous apprenons que le mouvement commercial de nos ports se fait de plus en plus sous le pavillon étranger. Cela tient à la situation de notre marine marchande, laquelle décroît progressivement d'importance. Or, nous ne sommes pas de ceux qui proclament que le commerce de la France a même intérêt à se faire sous n'importe quel pavillon, pourvu que les avantages soient importants. Nous nous séparons nettement sur ce point de nombre de nos amis. L'amiral Réveillère, qui appartenait cependant à la phalange des libéraux, disait avec raison que « l'intérêt de la nation tout entière veut que la France ait une marine marchande aussi importante que possible » et J. Charles Roux, dans son discours d'inauguration du Congrès colonial de Marseille en 1906, ajoutait avec non moins de raison qu' « une flotte marchande n'est pas seulement pour un pays un instrument de fortune, c'est encore une enseigne de crédit, un signe de force, la preuve, affirmée devant tous les peuples, de sa puissance ». Par quoi, en effet, le Japon s'est-il imposé? Par sa flotte. Par quoi l'Allemagne a-t-elle développé prodigieusement ses débouchés et porté très loin ses produits? Par sa marine marchande. Par quoi nous concurrence-t-elle

sur les marchés lointains, en Orient, en Extrême-Orient, dans l'Amérique du Sud? Par sa flotte marchande. Par quoi enfin est-elle devenue la redoutable adversaire de l'Angleterre, qui a établi sa force par sa flotte? Encore une fois, par sa marine.

Voilà un fait donc qui ne saurait être contesté. Au Congrès international de la marine marchande, tenu à Paris en 1900, un des orateurs constatait que la marine marchande française occupait en 1873 le sixième rang avec un tonnage total de 1.084.824 tonnes brutes, mais qu'en 1899 elle détenait le cinquième rang avec 1.295.799 tonnes. Mais, par contre, l'Angleterre passait de 2.624.531 tonnes en 1873 à 11.093.807 tonnes en 1899, et l'Allemagne de 1.098.846 tonnes à 2.421.441 tonnes. La situation depuis est loin de s'être améliorée. On trouvera plus loin, en annexe, la situation de notre marine marchande en 1908.

Actuellement, environ 90.000 navires assurent le trafic entre les différents continents et îles.

Dans ce nombre ne sont pas comptés les vapeurs de moins de 100 tonnes, ni les voiliers de moins de 50.

La flotte de commerce de la terre était, en 1908, de 81.072 navires, se répartissant comme suit :

TABLEAU

	Voiliers	Vapeurs	Total
	—	—	—
Grande-Bretagne . . .	9.510	11.361	20.871
Norvège.	5.718	1.573	7.291
Allemagne.	2.649	1.922	4.571
France	15.639	1.554	17.193
États-Unis	992	442	1.431
Italie	4.874	583	5.463
Russie.	5.196	1.299	6.495
Suède	1.852	1.090	2.942
Espagne.	304	504	808
Danemark.	3.266	641	3.907
Pays-Bas	435	292	727
Autriche	1.147	275	1.722
Japon.	4.728	1.139	6.867
Belgique.	3	74	77
Portugal.	599	105	704
Ensemble. . . .	57.212	23.860	81.072

Et cependant le commerce de la France a progressé lentement, mais régulièrement :

Commerce extérieur de la France

	Importations — (en francs)	Exportations — (en francs)
1905. . . .	4.778.901.000	4.866.867.000
1906. . . .	5.627.251.000	5.265.491.000
1907. . . .	6.222.957.000	5.596.108.000
1908. . . .	5.640.513.000 (1)	5.050.731.000 (1)
1909. . . .	6.246.115.000	5.718.054.000

II. — Si donc l'armement français a peu profité de cette augmentation, c'est bien que l'armement étranger a pris le surplus.

	Proportion du tonnage français —	Proportion du tonnage étranger —
1905.	24,74 %	75,26 %
1906.	22,41	77,59
1907.	22,20	77,80
1908.	22,26	77,74

(1) Crise économique.

Ces proportions sont pour les *importations* par mer. Quant aux *exportations,* les proportions sont heureusement un peu meilleures, mais la proportion du pavillon étranger est toujours plus de la moitié du total :

	Proportion du tonnage français	Proportion du tonnage étranger
	—	—
1905.	47,49 %	52,51 %
1906.	48,00	52,00
1907.	47,36	52,64
1908.	48,41	51,59

Cette question de la part de notre pavillon est suffisamment importante pour que nous nous y étendions longuement. D'elle dépend en réalité notre expansion dans le monde, c'est-à-dire la plus grande part de ce qui fait notre force.

Le rapport de l'honorable M. Octave Lauraine sur le budget du ministère du commerce et de l'industrie pour l'exercice 1911 contient à ce sujet les renseignements les plus précieux. C'est ainsi que nous pouvons entrer dans le détail de la part du pavillon français dans chacun de nos grands ports :

PAVILLONS		1904		1905		1906		1907		1908	
		Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux	Navires	Tonneaux
Port de Marseille											
Entrée.	Français. . . .	1.841	1.977.614	2.152	2.468.915	2.154	2.585.936	2.212	2.698.147	2.171	2.850.129
	Étranger. . . .	2.072	3.074.298	2.157	3.514.101	2.171	3.694.886	2.238	3.943.665	2.266	4.201.237
Sortie .	Français. . . .	1.988	2.081.648	2.305	2.586.436	2.200	2.580.065	2.167	2.591.570	2.224	2.725.550
	Étranger. . . .	1.648	2.563.819	1.798	2.989.187	1.804	3.117.673	1.791	3.287.761	1.774	3.358.500
Port du Havre											
Entrée.	Français. . . .	404	588.664	456	767.939	449	876.198	437	883.656	416	846.749
	Étranger. . . .	1.756	1.793.982	1.804	1.996.563	1.887	2.188.084	1.965	2.375.558	1.860	2.337.576
Sortie .	Français. . . .	315	522.296	356	670.286	344	733.353	345	737.135	362	840.305
	Étranger. . . .	1.183	1.312.151	1.216	1.459.614	1.234	1.605.389	1.271	1.675.626	1.242	1.741.312
Port de Bordeaux											
Entrée.	Français. . . .	399	284.260	329	285.613	340	322.661	396	400.003	465	469.727
	Étranger. . . .	801	698.243	838	691.431	934	789.252	980	914.049	961	918.757
Sortie .	Français. . . .	373	291.545	348	292.939	310	290.842	310	345.558	315	328.959
	Étranger. . . .	538	385.663	583	380.279	603	387.093	613	436.791	580	411.686
Port de Dunkerque											
Entrée.	Français. . . .	436	310.443	366	228.200	346	285.494	337	276.193	315	288.484
	Étranger. . . .	976	967.143	1.037	1.102.791	1.370	1.345.594	1.249	1.363.017	1.220	1.355.066
Sortie .	Français. . . .	295	310.457	306	394.809	290	401.966	288	385.726	265	416.030
	Étranger. . . .	751	528.359	821	665.600	777	705.296	759	758.190	680	805.972
Port de Saint-Nazaire											
Entrée.	Français. . . .	142	158.474	144	159.781	172	189.424	161	183.699	138	157.593
	Étranger. . . .	361	383.069	321	345.667	389	407.630	417	444.147	396	434.578
Sortie .	Français. . . .	172	133.794	156	132.014	148	133.580	107	120.785	142	139.880
	Étranger. . . .	39	50.823	54	94.384	48	77.485	47	67.248	27	40.523

C'est, comme on le voit, surtout au Havre que le pavillon français ne paraît presque pas. La situation de nos ports apparaît encore plus grave si on la compare à celle des ports étrangers.

Mouvement de la navigation dans les pays étrangers pendant l'année 1907

Extraits des Annales du Commerce extérieur — Année 1909

PAYS	EFFECTIF de la marine marchande — Tonnage net	ENTRÉE — Part revenant à l'armement				SORTIE — Part revenant à l'armement			
		national — Tonneaux nets	Pourcentage	étranger — Tonneaux nets	Pourcentage	national — Tonneaux nets	Pourcentage	étranger — Tonneaux nets	pourcentage
			%		%		%		%
Grande-Bretagne . . .	11.465.624	29.265.726	70,0	12.136.784	30,0	37.146.227	64,0	20.698.709	26,0
Allemagne.	2.790.435	14.630.267	56,0	11.479.887	44,0	12.251.805	68,0	5.637.013	32,0
Belgique.	120.187	684.754	5,6	11.349.503	94,4	614.641	6,5	8.767.247	93,5
Norvège.	1.573.127	1.599.534	60,0	1.060.682	40,0	2.033.871	56,0	1.595.535	44,0
Pays-Bas	436.749	9.642.753	25,0	28.390.629	75,0	7.577.095	37,0	12.713.800	63,0
Suède (1906)	742.631	2.931.343	63,0	1.670.365	37,0	3.464.345	54,0	2.929.703	46,0
Italie (1906).	1.000.797	14.446.781	48,0	15.439.274	52,0	14.369.173	48,0	15.409.604	52,0
France.	1.402.647	5.966.238	23,0	20.029.169	77,0	5.416.645	28,0	14.191.231	71,0

On voit également par ce tableau qu'il n'y a que la Belgique qui a une part du pavillon étranger encore plus forte que celle de notre pays. Voici la répartition des entrées par pavillon dans le port d'Anvers en 1908 (1) :

Pavillon	Nombre de navires	Tonnage
Anglais . .	3.193	5.823.090 tonnes.
Allemand .	1.279	3.134.471 —
Belge. . . .	395	608.471 —
Français. .	172	322.593 —

M. Yves Guyot a cru tirer argument de la faiblesse du pavillon belge pour dire qu'un pays très prospère peut ne pas avoir de marine marchande. On oublie cependant trop que la marchandise suit le pavillon, et la preuve en est que la Belgique fait tous ses efforts pour se constituer une véritable marine marchande nationale.

III. — Et cependant que n'a-t-on pas essayé de faire pour stimuler notre marine marchande et développer l'activité de nos ports. Après avoir protégé l'industrie nationale, on a voté une série de lois sur la marine marchande qui ont eu pour résultat le plus tangible de favoriser le développement des voiliers, instruments de navigabilité anciens, au détriment des vapeurs, instruments modernes. Cela tient évidemment à la mentalité curieuse du législateur qui cherche à ressusciter les canaux. Depuis la

(1) Yves Guyot. *Le Port d'Anvers*. (*Journal des Économistes*, 15 septembre 1910).

guerre de 1870, on a dépensé un total de 1.765.917.548 francs pour notre outillage maritime; or, sur ce total, les rivières ont absorbé 404.826.706 francs et les canaux, 492.699.111 francs, ce qui nous donne un total pour l'amélioration des voies navigables de 897.525.817 francs contre 868.391.731 francs pour les ports maritimes. Ce qui fait que l'on a plus fait pour les voies de communication entre les diverses régions de la France que pour les débouchés extérieurs de notre commerce et de notre industrie! Et ceci ne saurait seulement être imputé aux divers gouvernements de la Troisième République, mais à tous ceux qui se sont succédé depuis la Restauration. M. Morel, aujourd'hui ministre, hier rapporteur à la chambre du budget du ministère des travaux publics pour 1911, à qui nous avons déjà emprunté les chiffres des dépenses sous la Troisième République, a donné le tableau suivant(1) qu'il est intéressant de reproduire ici :

En francs	Travaux extraordinaires pour amélioration des		Dépenses totales
	rivières et canaux	ports maritimes	
1814-1830. . .	149.179.329	23.558.286	172.737.615
1831-1847. . .	341.246.125	122.498.933	463.745.058
1848-1851. . .	37.792.039	28.990.094	66.782.133
1852-1870. . .	238.791.789	228.882.341	467.674.130
Totaux généraux. . .	767.009.282	403.929.654	1.170.938.936

(1) P. 23 de son rapport, n° 379 de la session de 1910 (séance du 12 juillet 1910).

Il nous semble cependant qu'avant de songer à développer les voies de communication, il faut d'abord préparer les « orifices », ainsi que nous avons appelé les ports, à remplir leur fonction de distribution. Or à quoi servent des canaux si la profondeur et la longueur des quais ne sont pas suffisantes pour assurer cette fonction? Rien ne sert en effet d'amener dans un port quantité de marchandises que les grands cargos modernes ne peuvent transporter, faute de pouvoir venir les prendre. Il fallait donc, d'abord, consacrer tout notre effort pécuniaire à développer nos ports; c'est ce que l'on n'a pas fait et c'est ce que les divers rapporteurs du budget des travaux publics n'ont pas osé dire assez fort.

Je laisse ici de côté toute une face du problème qu'ici j'agite, à savoir l'infériorité manifeste à nos yeux de la voie d'eau. « Actuellement, dit Paul de Rousiers dans son ouvrage sur *Les grands ports de France,* le port de Dunkerque est à 374 kilomètres de Longwy par voie ferrée; celui d'Anvers en est éloigné de 265 kilomètres. Il n'y a guère de lutte possible dans ces conditions. Avec le canal du Nord-Est, la distance par voie d'eau entre Dunkerque et Longwy serait de 445 kilomètres et d'Anvers à Longwy de 426 kilomètres » (1). Distance

(1) P. 13-14.

atténuée, mais écart toujours au profit du port belge d'Anvers. Autre exemple donné par le même auteur : au Havre, on a dit à de Rousiers : « Nous recevons presque toute notre métallurgie par voie ferrée. Il y a à cela plusieurs raisons. D'abord nous nous approvisionnons surtout dans les usines du Nord, à Denain et Anzin, par exemple, et le transport par chemin de fer nous revient à 11 francs la tonne. Nous paierons autant ou plus pour le transport par eau à partir d'une usine métallurgique située sur le bord de la mer, telle que Trignac, près de Nantes, ou le Boucau, à l'embouchure de l'Adour » (1).

IV. — Nos ports souffrent de deux gaspillages, quand on considère leur situation respective et vis-à-vis de l'étranger. D'une part, insuffisance des crédits alloués pour leur amélioration, au profit des voies navigables intérieures; d'autre part, éparpillement des crédits alloués. Retenons ce second point de vue. On oublie trop — nous l'avons dit, mais nous y insistons — qu'un port ne naît pas n'importe où; il lui faut une série de contingences, divers concours qui, s'ils manquent, laissent leur empreinte sur son développement futur; « par suite, un port isolé, un port sans communications puissantes avec son arrière-pays, un port relié à un arrière-pays vivant sur

(1) *Op. cit.*, p. 81.

lui-même, demandant peu et fournissant peu au commerce de mer, un tel port, se voit forcément — et par le fait que les unités de transport maritime sont devenues plus importantes — délaissé par la navigation qui se précipite, au contraire, vers le grand port régional auquel son arrière-pays demande et fournit sans cesse de gros éléments de trafic. (1) » Tels sont les facteurs du développement d'un port. Il est naturel que tous ces concours ne se trouvent pas sur une multitude de points dans un territoire restreint. Au lieu de favoriser et de soutenir d'une façon très puissante quelques-uns des ports les mieux situés, les plus aptes à rendre service au commerce maritime moderne, et ayant l'*hinterland* le plus riche ou susceptible de le devenir, en un mot, au lieu de soutenir un port ayant des perspectives d'avenir assez vastes, répondant d'un passé déjà prospère et d'une situation présente exempte de précarité, les sollicitudes officielles ont été à une poussière de ports dont la fonction principale n'est et ne saurait jamais être bien brillante. Or, il est à remarquer qu'en examinant à tour de rôle chacun de nos ports, les grands répondent bien aux fonctions multiples qu'ils doivent remplir.

Marseille est l'entrepôt général — l'était surtout — des marchandises de la Méditerranée;

(1) P. DE ROUSIERS. *Op. cit.*, p. XXXI.

elle a une industrie très prospère, elle a un arrière-pays peu développé maintenant mais appelé à prendre un grand développement et à être un précieux aliment à notre grand port méditerranéen, surtout quand il sera mieux relié à cet arrière-pays. Mais pour cela il faut d'abord que l'outillage de Marseille soit complété.

Le Havre est une place de commerce de tout premier ordre. Le port est donc d'autant plus important que le marché de distribution, qui caractérise cette place, est intense. Or, les statistiques indiquent suffisamment le degré de la fonction commerciale du port du Havre. La capacité totale des entrepôts et des magasins généraux est de 500.000 tonnes et au 30 juin 1910, étaient entreposées :

175.000 tonnes de café;
14.000 — de cacao;
3.500 — de poivre;
4.000 — de sucre;
3.500 — de rhums;
60.000 — de cotons;
15.000 — de bois d'ébénisterie;
2.000 — de laines;
38.000 — de divers.

soit 315.000 tonnes au total et les stocks de marchandises étaient à la même date, évalués à :

2.862.863 sacs de café;
273.646 balles de coton;
6.000 balles de laine;
188.625 sacs de cacao;
58.240 sacs de poivre;
55.000 peaux;
25.000 tonnes de bois;
78.400 sacs de graines;
44.200 sacs de sucre;
36.415 tonnes de divers.

Avec un semblable mouvement commercial il semble que le port du Havre aurait dû prendre un bien plus grand développement. Mais, ainsi que le faisait remarquer Charles Roux dans la *Revue des Deux-Mondes* (1), il a fallu dix-neuf ans pour étudier des projets, faire des démarches, entamer des négociations avec le gouvernement, et enfin obtenir des chambres le vote d'une loi réduisant en définitive le programme des travaux dans de telles proportions que les améliorations qui devaient en résulter sont notoirement insuffisantes. La loi enfin obtenue, les travaux dont la durée devait être de sept ans et être terminés en 1902, étaient à peine terminés en 1908 et leur coût, primitivement fixé à 24 millions, a été de plus de 43 millions ! Toute notre politique en matière de travaux publics maritimes se retrouve dans cet exemple.

Encore un exemple, Dunkerque. C'est le port de France — port important, j'entends — qui s'est le plus rapidement et le plus régulièrement développé : il a derrière lui une superbe région au point de vue production et consommation.

Roubaix est le centre lainier le plus important de France; plus de 200 usines intéressant la matière textile, peignage, filature, tissage, teinture et la construction des métiers employés par ces diverses industries y sont en

(1) 15 mars 1907.

activité et de 50.000 à 60.000 ouvriers y sont employés en temps normal.

L'importance des tissus sortis des fabriques de Roubaix peut être évaluée à 200 millions de francs par an; outre cette production, on estime que les tissus qui sont fabriqués en dehors de Roubaix, mais qu'on y amène pour y être teints ou apprêtés ou pour y être vendus par l'intermédiaire des maisons de la place, représentent une valeur annuelle de 75 millions à 100 millions.

La laine employée à Roubaix annuellement accuse un chiffre de 80 millions de francs environ; je ne comprends pas dans cette somme les laines qui sont manutentionnées à Roubaix et préparées en vue du tissage qui doit se faire ailleurs, en France ou à l'étranger.

On peut se faire une idée de l'importance du marché des laines à Roubaix, en sachant qu'il est passé, en 1908, aux deux bureaux de conditionnement de la ville :

33.500.511	kilos de laines peignées
6.945.203	kilos de laines filées
1.643.106	kilos de blousses et laines diverses
42.088.820	

En attribuant une valeur moyenne de 5 francs par kilo à ces matières, on atteint un chiffre total de plus de 210 millions de francs.

Le mouvement général des affaires que néces-

sitent l'achat et les diverses transformations des matières textiles employées ou manutentionnées à Roubaix et leur vente à la consommation représente une valeur annuelle approximative de 1 milliard de francs.

Les laines peignées vont en Belgique et en Allemagne; les fils de laine peignée, en Belgique et en Angleterre; les tissus, en Belgique, en Angleterre et dans le Levant. A ce grand centre de production qui, avec Tourcoing, qui ne forme avec lui, en somme, qu'un même tout inséparable, Dunkerque envoie les laines de la Plata et de l'Uruguay, de l'Australie, de l'Algérie, du Maroc et de l'Espagne, pour un total de plus de 150 millions de kilos. Les bois également forment un des principaux aliments de l'activité commerciale de Dunkerque. Par contre, ce port exporte des farines de froment, des fourrages, des sucres indigènes, des tourteaux, des phosphates naturels, de la houille, des aciers, etc.

Pourquoi donc son développement n'est-il pas plus intense, en faisant abstraction de deux facteurs importants toutefois : la concurrence d'Anvers et les voies fluviales? Par suite de la lenteur des travaux entrepris.

C'est donc une même raison qui fait que nos grands ports ne prennent pas la part qui devrait leur revenir dans le développement des relations maritimes. Un des membres influents

de la Chambre de commerce du Havre, M. Taconet, le reconnaissait dernièrement : « Depuis dix ans et plus, on a dû, au Havre, sans cesse refuser des places fixes, à quai, à des compagnies de navigation désireuses d'installer des lignes régulières. Elles ont dû aller ailleurs. Certaines compagnies américaines ont dû renoncer à créer un vaste entrepôt de charbon, faute de place pour les grands steamers; les paquebots transatlantiques allemands ont dû cesser de faire escale. »

V. — Ce ne sont donc pas les affaires, les transactions commerciales qui manquent à nos ports; seule la lenteur des améliorations à y apporter est la cause de leur infériorité. A quoi tient donc cette lenteur? C'est sur ce point que nous voulons insister, avant de terminer.

La lenteur dans l'exécution des améliorations demandées ou votées par les Chambres tient à la répartition des divers services de la marine marchande et des ports entre plusieurs ministères. Ceux-ci sont au nombre de cinq, qui doivent être consultés sur l'exécution des travaux : du ministère des travaux publics dépendent l'exécution des travaux, l'outillage, l'éclairage et la police générale; du ministère de la marine dépendent la police des gens de mer et des navires, et le pilotage; du ministère de l'intérieur, la santé et la police des quais;

le ministère du commerce a dans ses attributions, tout ce qui rentre dans sa spécialité; enfin, le ministère des finances est partie dès qu'il s'agit des douanes, de l'application et de l'interprétation des tarifs, de la création et de la perception de toutes taxes et, enfin et surtout, il donne son avis sur toutes les dépenses à faire. Un ancien ministre du commerce, excellent juriste, mais ignorant les questions commerciales à son entrée dans le ministère Clemenceau, mais qui en est sorti avec des idées très intéressantes, qui ont fait la matière d'un volume lumineux (1), M. Jean Cruppi a fort bien signalé l'incohérence d'une semblable dispersion dans la direction de notre marine marchande. « La dispersion qui a été faite des services de la marine, du commerce et des travaux publics aboutit à des résultats merveilleux. S'agit-il d'un simple détail, qui relève du ministère du commerce, de la Direction de l'enseignement technique, de la délivrance d'un de ces diplômes dont les nouveaux capitaines au long cours ou les maîtres au cabotage ont besoin sans retard? C'est toute une cérémonie. Le parchemin veut quatre signatures, celles de deux ministres et de deux directeurs. Le retard s'organise, et parfois de malicieux esprits s'ingénient à le prolonger...

---

(1) *Pour l'expansion économique de la France.* Stock éditeur.

« Le pilotage est au commerce, les inscrits sont à la marine, et veulent y rester; les primes sont liquidées rue de Grenelle; l'armement est un peu partout.

« Que devient cependant notre marine commerciale? On ne le sait que trop. L'absence d'un chef unique enraye son développement, et si cela continue, que va-t-il rester d'elle hors les charges des primes? » (1).

Cette décentralisation, que l'on doit rendre responsable, en très grande partie, de l'état de nos ports et de notre marine marchande, ne saurait continuer. *Le rattachement intégral de tous les services de la marine marchande au ministère du commerce s'impose,* si l'on veut sauver le peu qu'il en reste. M. Lauraine dans son rapport sur le budget de 1911 du commerce et de l'industrie, à la Chambre, a rappelé que cette nécessité s'est déjà imposée à l'attention; cependant « il semble que son ancienneté ne lui ait pas sensiblement servi, jusqu'à présent, pour la faire acheminer vers la réalisation » (2). Un conflit d'opinions s'était déjà fait jour à la séance du 6 février 1902, dans laquelle le rapporteur du budget du commerce, M. Astier, plaida la centralisation des quatre chapitres de ce budget, concer-

---

(1) J. Cruppi. *Op. cit.*, p. 17.
(2) Rapport Lauraine, p. 9.

nant les primes au ministère de la marine, et M. Thierry la demandant au commerce. Le vote de la Chambre fut équivoque, en ce sens que la motion adoptée fut pour la centralisation, mais sans désignation du département ministériel. Il n'en fallut pas plus pour faire échouer la réforme. Une commission nommée en 1902 ne se réunit jamais! M. Thierry intervint à nouveau le 27 janvier 1903, et il faut attendre le décret du 31 octobre 1906 pour voir la réforme sur la voie de la réalisation. Ce décret donna en effet au ministère du commerce, tous les services de la marine marchande ayant un caractère purement commercial; puis un autre décret de la même année, du 3 novembre 1906, lui ajouta certaines attributions en matière de tarifs de chemins de fer d'exportation, d'importation et de transit, lesquels concernent le ministère des travaux publics, en réalité. Cette réforme n'en est donc pas une. La centralisation complète s'impose. C'est le vœu exprimé par le rapport de M. Lauraine; c'est celui également du rapporteur du budget de 1909, M. Clémentel (1).

VI. — Enfin — et dernier point — la création des ports francs, en même temps que la centralisation complète de la marine marchande au ministère du commerce, donnera à la marine

(1) P. 35-40.

marchande et à nos ports des aliments nouveaux, des éléments indispensables, précisément par l'extension du mouvement commercial, provoqué par la liberté de manipuler et d'entreposer sans avoir à acquitter des droits de douane. Le système des ports francs a réussi partout à l'étranger (1); pourquoi ne réussirait-il pas en France? Je sais bien qu'il nous faut compter avec l'extrême centralisation administrative du pays. Mais précisément nous voulons, en soutenant les ports francs, faire une brèche dans ce régime, amener une sorte de décentralisation générale, sans que pour cela l'unité du pays soit le moins du monde compromise. Il faut donner de l'air à tout l'organisme. Le président de la Société pour la défense du commerce et de l'industrie de Marseille, M. Guilland, faisait le 10 mars 1906 une conférence à la Fédération des industriels et des commerçants français dans laquelle il disait, en parlant des causes du développement de Gênes... « C'est aussi que Gênes est considérée par la jeune et intelligente Italie, comme le port *national*, sur lequel sont concentrés toutes les sollicitudes et tous les efforts financiers, afin que la moderne Italie unifiée ressuscite « Gênes la superbe ». C'est enfin, que Gênes

(1) Cependant M. Clavery nous fait remarquer que Hong-Kong n'est plus port franc, pour des raisons autres que celles de la réussite ou non du système.

jouit d'une organisation autonome, par le fonctionnement de son *Corsorzio* qui gouverne le port, décide de sa propre initiative les travaux d'un coût inférieur à 100.000 francs, emprunte et taxe librement pour se procurer l'argent nécessaire.

« Nous en sommes loin à Marseille — et cela me conduit à examiner les causes de notre piétinement, — nous en sommes loin avec les cinq ministères ou corps constitués, sans parler du Conseil d'État, qu'il faut interroger, solliciter, mettre en mouvement pour la moindre amélioration et la plus urgente dépense » (1).

Tout le problème est dans ce parallèle très bref entre Marseille et Gênes. Deux mots suffisent pour le caractériser : d'une part, à Gênes, cohésion dans les efforts, d'autre part, à Marseille ou tout autre port français, anarchie.

Il faudra bien cependant que cette anarchie prenne fin. Puisse ce livre y avoir, dans la mesure du possible toutefois, utilement contribué !

---

(1) *Marseille, sa navigation, son commerce, son industrie.* 1 brochure. 1906, p. 19.

ANNEXES

Statistiques

ANNEXE I

PARTICIPATIONS DES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT AUX AFFAIRES NATIONALES

I — Participations de la Banque de Paris et des Pays-Bas à des affaires françaises

Ateliers et chantiers de la Loire.
Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris.
Société industrielle des téléphones.
Société anonyme des travaux Dyle et Bacalan.
Société française de chaleur et lumière.
Société d'électricité de Paris.
Mines de Drocourt. Obligations 4 % (1894).
Mines de Drocourt. Obligations 4 % (1895).
Mines de Drocourt. Obligations 4 % (1905).
Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (Obligations 3,50 %).
Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (Obligations 4 %).
Compagnie française des câbles télégraphiques 3,50 % — 4 %.
Société d'éclairage, chauffage et force motrice.
Société générale des sucreries et de la Raffinerie d'Égypte.
Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux gros lacs africains.
Compagnie française du chemin de fer au Dahomey.
Compagnie générale de railways et d'électricité.

Compagnie nouvelle des ciments Portland du Boulonnais.

Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways.

Forges et aciéries du Nord et de l'Est.

Compagnie générale du gaz pour la France et l'étranger.

Compagnie d'éclairage et de chauffage par le gaz de la ville de Périgueux.

Compagnie parisienne des wagons-foudres.

Compagnie parisienne de distribution d'électricité.

Compagnie d'électricité de l'ouest parisien (Ouest-Lumière).

Société parisienne pour l'industrie des chemins de fer et tramways électriques.

Société française de forages et de recherches minières (brevets Raky).

Société française de recherches et d'exploitation minières.

Société générale des chemins de fer économiques.

Usines métallurgiques de la basse-Loire.

Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

Société anonyme des ateliers et chantiers de la Loire.

Portefeuille-titres et participations diverses de la Banque de Paris et des Pays-Bas

Au 31 décembre	Fonds d'État	Actions et obligations	Participations diverses	Total
		en millions de francs		
1872. . .	8.1	8.6	14.0	30.7
1880. . .	7.1	40.1	8.2	55.4
1885. . .	»	40.3	10.4	50.7
1890. . .	22.2	32.3	8.1	62.6
1895. . .	7.9	33.3	8.9	50.1
1900. . .	7.1	49.4	14.2	70.7
1905. . .	12.8	54.3	13.5	80.6
1906. . .	17.8	64.7	19.8	102.3
1907. . .	8.4	65.2	26.1	99.7
1908. . .	11.6	67.8	24.9	104.3

II — Participations de la Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, à des affaires françaises

Tunisie 3 % 1902.
Ville d'Albi.
Ville de Beauvais 3,50 % 1895.
Ville de Boulogne-sur-Mer 1901.
Ville de Château-Thierry.
Ville de Châtellerault 3 %.
Ville de Chaumont 1898 3 %.
Ville de Chaumont 1902 3,50 %.

CHEMINS DE FER

Bayonne à Biarritz.
Banlieue de Reims.
Camargue.
Compagnie meusienne de chemins de fer.
Chemins départementaux.
Drôme.
Société générale des chemins de fer économiques.
Chemins économiques du Nord.
Électrique souterrain Nord-Sud.
Épernay à Romilly.
Est.
Grande-Ceinture.
Hérault.
Indo-Chine et Yunnan.
Métropolitain.
Midi.
Morbihan (chemins d'intérêt local).
Nogentais.
Ouest.
Ouest-Algérie.
Paris-Arpajon.
Paris-Lyon-Méditerranée.
Paris-Orléans.

Pierrefitte, Cauterets et Lutz.
Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier.
Sud de la France.
Chemin de fer et tramways électriques.
Var et Gard.
Vicinaux.
Voiron à Saint-Béron.

Transports

Armateurs nantais.
Automobiles de la Buire.
Chargeurs réunis.
Compagnie générale transatlantique.
Est asiatique français.
Funiculaire de Montmartre.
Messageries maritimes.
Omnibus et tramways de Lyon.
Omnium lyonnais.
Thomson-Houston.
Compagnie générale française des tramways.
Tramways de Bordeaux-Bouscat.
Tramways de Cambrai.
Tramways électriques.
Société grenobloise de tramways électriques.
Compagnie générale parisienne de tramways.
Tramways parisiens Nord-Parisien.
Tramways Est-Parisien.
Tramways Lille et banlieue.
Tramways Paris et département Seine.
Tramways Rouen.
Tramways Tarn.
Tramways Vosges.
Transports maritimes à vapeur.
Transports réunis de Saint-Denis et Aubervilliers.
Transports de force à Carcassonne.
Voies ferrées du Dauphiné.
Wagons-foudres de Béziers.
Wagons-foudres de Narbonne.
Wagons-lits.

Industries

Aciéries de Firminy.
Aciéries de France.
Aciéries du Saut-du-Tarn.
Aciéries de Trignac.
Aluminium du Sud-Ouest.
Ardoisières du Plessis.
Compagnie générale de construction.
Société de constructions électriques.
Compagnie générale de traction.
Cornues à gaz.
Établissements de J.-J. Carnaud et forges de Basse-Indre.
Fabrication de tubes à Louvrail.
Filature de bourre de soie à Mélisey.
Filature de bourrette et de cordonnet Chappe.
Fonderies et ateliers de constructions de Fourchambault La Pique.
Fonderies de cuivre de Lyon et de Mâcon.
Forages à Tours.
Société grenobloise de force et de lumière.
Forces motrices d'Auvergne.
Forces motrices de la Montagne-Noire.
Forces motrices du Rhône.
Forges et aciéries du Chambon-Feugerolles.
Forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt.
Forges et ateliers de la Chollassière.
Forges de Commentry-Fourchambault.
Forges de Douai.
Forges, tréfileries et pointeries de Creil.
Fours à chaux de Lormandière et de La Chaussairie.
Hauts-fourneaux, forges et aciéries de Denain et d'Anzin.
Hauts fourneaux de Pompey.
Hauts fourneaux de Pauillac.
Société française métallurgique.
Société du Temple.
Tréfileries et laminoirs du Havre.

Usines Bouchey.
Usines du Castelet.
Usines Charles Vermot.
Usines de Champlan.
Société chimique des usines du Rhône.
Société nouvelle des charbonnages des Bouches-du-Rhône.
Houillères de Bessèges.
Houillères de Flines-les-Roches.
Houillères de Liévin.
Houillères d'Aniche.
Houillères de Béthune.
Houillères de Douchy.
Houillères de la Haute-Cappe.
Houillères de la Loire.
Houillères de Sens.
Houillères de Manosque.
Houillères de Meurchin.
Houillères d'Ostricourt.
Houillères de Perrecy.
Houillères de Roche-La-Molière et Firminy.
Salines de Dombasle.
Société générale des soufres.
Société avignonnaise d'électricité.
Compagnie générale d'électricité.
Eaux et électricité de Madagascar.
Eaux de Picardie.
Société parisienne d'eaux gazeuses et minérales.
Eaux minérales de bains de mer.
Eaux minérales de Couzan.
Société lyonnaise des eaux minérales Jacquet.
Eaux thermales de Saint-Honoré-les-Bains.
Électricité, gaz et eau de Moissac.
Électricité et chauffage de Cauterets.
Électricité méridionale.
Compagnie générale d'électricité.
Société générale de Paris.
Électro-chimique du Giffre.
Société française électro-métallurgique à Froges.
Électro-métallurgique du Sud-Est.

Compagnie générale d'énergie électrique.
Énergie électrique havraise.
Est-Lumière.
Établissements des Baignots.
Établissement thermal de Bourbon-Lancy.
Établissement thermal de Vichy.
Gaz de Bordeaux.
Gaz de Firminy et de Chambon.
Gaz pour France et étranger.
Gaz de Maubeuge.
Ouest-Lumière.
Société générale électrique et industrielle.
Sud-Lumière.
Amidonnerie et rizerie de France.
Bi-métaux de Courbevoie.
Biscuits Germain.
Grandes brasseries réunies de Maxéville.
Brasseries et tavernes Zimmer.
Brasseries Schneider.
Brevets Naudet.
Câbles télégraphiques.
Carrières du Carteyrol.
Caves de Roquefort.
Chaux et ciments Lafarge-du-Teil.
Ciments de la Touraine.
Cuivres de France.
Entreprises en Égypte.
Industries textiles Allart et Cie.
Magasins généraux de Gray.
Manufacture de caoutchouc Michelin.
Manufactures réunies de tresses et lacets de Saint-Chamond.
Manufacture de chaussures à Fère-en-Terdenois.
Moulins de Corbeil.
Papeteries de Champagne.
Papeteries Gouraud.
Papeteries du Limousin.
Papeteries de Raon-l'Étape.
Pêcheries à vapeur.
Pêcheries du golfe de Gascogne.

Peignage et filature de bourre de soie.
Phosphates de Constantine.
Phosphates tunisiens.
Raffinerie de Grammont.
Raffinerie et sucrerie Say.
Sels de Besançon.
Sels gemmes et salines de Saint-Laurent à Einville.
Silos nantais.
Société Félix Fournier et Cie.
Société lyonnaise de caoutchouc souple et durci.
Textile de Roanne et de Thizy.
Soie de Chardonnet.
Sucrerie agricole de Bolbec-Nointot.
Verreries de Carmaux.
Vidanges et engrais.

III — Participations de la Banque Française pour le commerce et l'industrie, à des affaires françaises, de 1907 à 1909

« Nous avons participé aux principales opérations financières conclues sur la place de Paris, et notamment à l'emprunt 3 % du gouvernement général de l'Afrique occidentale française..... Avec plusieurs grands établissements et maisons de banque, nous avons constitué la Société générale de matériel de chemin de fer, au capital de 5 millions de francs. Vous savez que la ville de Paris, ayant décidé de confier l'exploitation des services du gaz dans la capitale à une société de régie intéressée, a ouvert, en 1906, un concours sur les bases d'un cahier des charges élaboré par ses services. Nous avions donné notre appui financier à l'un des demandeurs, M. Rouland, qui, à la suite du concours, a été choisi comme régisseur. En vue d'assurer l'exécution de la convention passée entre la ville et M. Rouland,

nous avons groupé plusieurs des grands établissements de la place de Paris et divers éléments techniques importants. Ce groupe a souscrit le capital de 30 millions de la Société du gaz de Paris, fondée par M. Rouland, le 17 mai dernier..... » (*Rapport du conseil d'administration,* 1907.)

« Nous avons notamment concouru à l'émission..... des actions nouvelles de la Compagnie générale transatlantique. Nous nous sommes également intéressés dans divers syndicats en France et à l'étranger qui ont garanti des émissions d'obligations, notamment..... de la Compagnie générale des voitures à Paris..... » (*Rapport,* 1908.)

« Avec le concours des premiers établissements et maisons de banque du Nord de la France, nous avons effectué le placement de 16.000 obligations 4 % de 500 francs de la Compagnie des mines de Marles..... Nous avons participé aux..... emprunts 3 % de la Tunisie, des colonies de l'Indo-Chine et de l'Afrique occidentale..... Nous avons également pris part à l'augmentation du capital de la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston..... » (*Rapport* 1909).

Somme des participations financières figurant au bilan

1907.	11.968.082f 65
1908.	8.617.886 75
1909.	6.692.862 11

IV — Participations du Comptoir National d'Escompte à des affaires françaises

Sociétés civiles

Annuités Nord.
Annuités Lérouville-Sedan.

Annuités Orléans-Châlons.
Annuités Suez (parts et cinquièmes de part).
Société civile de participation Édison.

Chemins de fer régionaux des Bouches-du-Rhône.
Chemins de fer et port de la Réunion.
Banque de l'Algérie.
Compagnie des accumulateurs électriques *Union.*
Compagnie roannaise d'apprêts et d'impressions.
Automobiles Brasier.
Bateaux à vapeur du Nord.
Manufacture lyonnaise des biscuits Germain.
Brasserie Georges.
Société anonyme des cartonnages Lourdelet-Maricot.
Ciment Portland artificiel de l'Indo-Chine.
Compagnie des charbons et briquettes de Blanzy et de l'Ouest.
Cotonnières de l'Est 4 %.
Société cotonnière russo-française.
Société cotonnière du Tonkin.
Société dijonnaise d'électricité.
Distillerie de l'Indo-Chine.
Énergie électrique du littoral méditerranéen.
Extraits tinctoriaux et tannants.
Fonderie artistique.
Forges, tréfileries et pointeries de Creil.
Société des anciens établissements Givioli
Gaz de Beauvais.
Glaces et verres spéciaux de France, à Boussois (Nord).
Grandes Brasseries de Maxéville.
Grand-Hôtel.
Hydro-électrique de Fure-et-Morge et Vizille.
Hydro-électrique de Vizille.
Immobilières de Ferryville.
Société industrielle foncière.
Industrielle des pétroles.
Société des lièges fusionnés des Hamendas et de la Petite-Kabylie.
Logements hygiéniques à bon marché.
Maison Bréguet

Société des matières colorantes et produits chimiques de Saint-Denis.
Société Michelin et Cie.
Mines de Charbonnier.
Mines de Campagnac.
Mines de Djebel-Ressas.
Mines de La Lucette.
Mines du Sunium.
Mines de zinc de Mantolieu.
Compagnie nantaise de navigation à vapeur.
Compagnie de navigation mixte.
Passage Jouffroy.
Société anonyme des plâtrières de Savoie.
Société anonyme de Prichacq-les-Bains.
Produits chimiques de la Seine.
Pyrites de Huelva.
Société des sels gemmes et houilles de la Russie méridionale.
Société immobilière de la région parisienne.
Société industrielle foncière.
Société des sucreries et distilleries de Francières, par Estrées-Saint-Denis.
Compagnie française Thomson-Houston.
Compagnie des tramways algériens.
Tramways d'Amiens.
Tramways de Nice et du littoral.
Tramways de Rouen.
Tramways du Var et du Gard.
Tramways de Cambrai.
Usines du Castelet.
Verreries de la Mulatière.
Wagons-foudres 5 %.

V — Participations françaises de la Banque de l'Union Parisienne

Affaires créées par la Banque Parisienne figurant à l'actif repris et participations conservées par la nouvelle banque (1905) :

Emprunt de la ville de Paris.

Compagnie d'éclairage électrique du secteur des Champs-Élysées.

Société ardoisière de l'Anjou.

Compagnie de chemins de fer départementaux.

Emprunt 2,75 % ville de Paris.

Bons à lots du canal de Panama.

Bons de la presse.

Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud.

Grands Magasins du Printemps (actions privilégiées).

Société des mines, forges et fonderies d'Alais.

Augmentation du capital de la Société marseillaise de crédit industriel et commercial et de dépôts.

Société du gaz de Paris.

Compagnie parisienne de distribution d'électricité.

Nord-Sud.

Compagnie générale transatlantique.

Somme des participations financières figurant au bilan

1904.	8.046.239f 41
1905.	8.847.132 26
1906.	11.067.850 70
1907.	12.980.556 05
1908.	13.165.495 65

ANNEXE II

Effectif de la marine marchande au 31 décembre 1908 (1)

ANNÉES	VAPEURS		VOILIERS		TOTAUX	
	Nombre	Tonnage net	Nombre	Tonnage net	Nombre	Tonnage net
		Tonnes		Tonnes		Tonnes
1898	1.209	485.000	14.406	414.000	15.615	900.000
1899	1.227	507.000	14.262	451.000	15.489	958.000
1900	1.272	528.000	14.313	510.000	15.585	1.038.000
1901	1.299	547.000	14.393	564.000	15.692	1.111.000
1902	1.330	549.000	14.691	669.000	16.021	1.218.000
1903	1.383	585.000	14.910	650.000	16.293	1.235.000
1904	1.457	696.000	15.057	653.000	16.514	1.349.000
1905	1.471	711.000	15.284	676.000	16.755	1.387.000
1906	1.511	723.000	15.488	677.000	16.989	1.400.000
1907	1.554	740.000	15.639	662.000	17.193	1.402.000
1908	1.606	804.000	15.768	648.000	17.376	1.452.000

(1) Rapport du budget du ministère du commerce, par O. Lauraine. Exercice 1911. Chambre des députés. 1910, n° 372.

ANNEXE III

Les Primes

Tableau des primes à la construction payées depuis 1884
(D'après la *Statistique des Primes* du ministère du commerce)

1884.	4.484.968f 60
1885.	1.129.152 51
1886.	3.005.618 72
1887.	1.457.482 78
1888.	2.216.959 55
1889.	3.054.503 97
1890.	2.797.189 18
1891.	2.800.918 54
1892.	2.018.385 14
1893.	2.112.542 90
1894.	2.089.302 00
1895.	2.800.673 83
1896.	4.106.349 90
1897.	5.145.810 99
1898.	4.613.845 32
1899.	7.064.194 78
1900.	9.296.520 79
1901.	9.526.556 17
1902.	15.254.842 25
1903.	5.976.272 92
1904.	8.647.824 07
1905.	5.358.052 45
1906.	2.841.304 74 (1)
1907.	5.524.098 64
1908.	11.130.995 50

(1) Non compris les retenues de 6 % au profit des marins.

Tableau des primes à la navigation et compensations d'armement payées en France depuis 1897

ANNÉES	LONG COURS			CABOTAGE			TOTAL des subventions à la navigation (1)
	PRIMES		Compensation d'armement	PRIMES		Compensation d'armement	
	Vapeurs	Voiliers		Vapeurs	Voiliers		
1897	6.588.780	3.310.093	»	1.369.204	64.890	»	11.332.967
1898	6.582.057	4.528.921	»	1.132.743	48.706	»	12.292.427
1899	7.010.761	5.245.121	»	923.157	66.785	»	13.245.824
1900	6.768.992	7.639.941	»	814.494	64.360	»	15.287.787
1901	7.029.051	10.305.430	»	782.539	129.720	»	18.246.740
1902	7.570.794	12.201.990	»	713.746	278.656	»	20.765.186
1903	8.883.840	16.147.537	36.542	437.285	98.157	6.117	25.609.478
1904	10.803.352	17.432.554	80.778	582.490	122.199	74.821	29.096.195
1905	14.937.992	15.194.133	130.703	656.348	98.759	115.924	31.133.859
1906	14.935.520	15 023.209	337.148	659.842	109.127	246.124	31.310.970
1907	15.706.890	12.858.247	855.367	608.068	100.692	457.594	30.586.808
1908	14.002.165	11.307.210	1.917.818	628.704	63.702	974.361	28.893.960

(1) Non compris les retenues exercées au profit des marins.

ANNEXE IV

Statistiques relatives aux ports français en 1909

I — MARSEILLE EN 1909

1° Quantités (marchandises) exportées et importées à Marseille

	Importations	Exportations
	En tonnes	
1902	3.158.247	2.066.475
1903	3.503.746	2.221.493
1904	3.055.813	2.114.944
1905	3.068.573	2.260.290
1906	3.262.399	2.316.355
1907	3.764.817	2.415.497
1908	3.728.871	2.502.552
1909	3.818.309	2.583.583

2° Parallèle entre Marseille et Gênes

	Tonneaux de jauge nette	
	Marseille	Gênes
1905	15.623.000	12.990.000
1906	15.917.000	13.410.000
1907	16.877.000	13.549.000
1908	17.766.000	14.015.000
1909	18.296.000	15.387.000

	Tonnes de marchandises embarquées et débarquées	
	Marseille	Gênes
1905	6.245.000	5.763.000
1906	6.745.000	6.165.000
1907	7.130.000	6.054.000
1908	6.762.000	6.366.000
1909	7.212.000	7.082.000

Le développement du commerce de Gênes a été, en 1909, de 716.000 tonnes sur 1908, alors qu'à Marseille, il n'a été que de 450.000 tonnes. L'excédent des marchandises à Marseille sur Gênes, qui était, en 1907, de 3.497.000 tonnes et en 1908 de 2.765.000 tonnes, n'était plus, en 1909, que de 2.586.000 tonnes.

Le ministre des travaux publics d'Italie vient de transmettre au « Consorzio Autonomo » du port de Gênes le projet d'exécution, dûment approuvé, des travaux de construction du nouveau bassin commercial Victor-Emmanuel III et de prolongement du môle Galliera.

Le « Consorzio » mettra prochainement ces travaux en adjudication pour lesquels le projet sanctionné prévoit une dépense totale de 33 millions de lire.

Les travaux consistent dans la construction :

1° D'un môle extérieur pour abriter le bassin commercial Victor-Emmanuel III du vent du sud-ouest;

2° D'un avant-port à l'ouest, destiné à recevoir un chantier de réparations.

En outre, il y aura à effectuer le prolongement de 200 mètres du môle Galliera, dans la même direction que le second bras du môle même, en vue d'améliorer les conditions de l'embouchure principale du port et de la tranquillité des eaux intérieures.

Enfin, le projet comprend l'excavation du nouveau bassin et de l'avant-port, dans les parties où la profondeur est inférieure à 12 mètres.

Malgré une augmentation de 81.000 tonnes en 1909 sur 1908 à l'exportation, à Marseille, et une augmentation de 90.000 tonnes à l'importation, au commerce général et au commerce spécial, de 278.000 tonnes à l'importation et de 82.000 tonnes à l'exportation, les statistiques pour 1909 de notre grand port méditerranéen indiquent une mauvaise situation de l'armement français : le tonnage de jauge des navires battant pavillon français n'a été que de 8.379.371 tonneaux, soit une diminution de 106.000 tonneaux sur 1908, et le poids des marchandises débarquées et embarquées par eux a été inférieur à 1908 de 79.963 tonnes.

La part des colonies françaises dans le mouvement général du commerce extérieur a été de 18 % à l'importation et à l'exportation de 38 %.

L'exportation des vins par Marseille décroît beaucoup et le fléchissement, depuis cinq ans, a été de 30 % :

1905.	284.441	hectolitres
1906.	274.835	—
1907.	227.084	—
1908.	209.453	—
1909.	200.603	—

Parmi les industries les plus prospères, nous pouvons citer l'industrie de l'huilerie; le tonnage des graines oléagineuses a été de 596.000 tonnes en 1909, contre 465.000 tonnes en 1908, et le port de Marseille reçoit 63 % des graines oléagineuses importées en France : arachides, sésames, coprahs. La branche des fabriques d'huiles de coco comestibles subit un grand développement. Viennent ensuite : l'industrie du décorticage et concassage des fèves, celles de la verrerie, de la céramique et des engrais chimiques.

Deux faits influent directement sur la situation du port de Marseille : d'une part, les modifications douanières sur les graines oléagineuses, et d'autre part, l'étroitesse des bassins.

Le nouveau tarif douanier français, promulgué le 30 mars 1910, a créé un n° 88 qui frappe les graines et fruits oléagineux, jusqu'alors exempts de tous droits, des droits suivants par 100 kilos, au tarif général :

	En francs
Colza d'Europe	4,50
Navette.	4,50
Œillette.	4,50
Niger	2,50
Soja.	2,50
Coton décortiqué	2,50
Caméline	2,00
Ravison.	2,00
Faînes.	2,00
Autres	Exempts.

Le *Compte rendu de la situation commerciale de Marseille* pour 1909, publié par la chambre de commerce, s'exprime ainsi à ce sujet (p. 209) :

« Si l'année 1909 est destinée à rester mémorable par le chiffre élevé qu'ont atteint les importations de graines oléganieuses en France, elle ne le sera pas moins, mais dans un sens bien défavorable, à l'industrie dont nous nous occupons, par l'abandon partiel, mais très significatif, de la franchise des droits de douane dont avaient joui jusqu'à ce jour les graines oléagineuses.

« Dans sa séance du 17 novembre 1909, la Chambre des députés, à la suite d'un accord intervenu entre la commission des douanes et le gouvernement, accord auquel ont dû souscrire les représentants de nos intérêts commerciaux et industriels au Parlement, a consacré le principe de la taxation des graines oléagineuses, en ne l'appliquant toutefois qu'à un nombre restreint de graines, à celles qui concurrencent plus directement la culture des oléagineux dans quelques départements du nord et nord-ouest de la France, telles que colzas, navettes, œillettes, etc.

« Cette décision de la Chambre est pleine de menaces pour l'avenir; l'éloquent défenseur du commerce et de l'industrie de Marseille à la Chambre, M. Joseph Thierry, a bien déclaré qu'en échange des sacrifices consentis, il avait été solennellement entendu que le régime des graines oléagineuses ne serait plus modifié et que les graines restées exemptes continueraient à jouir de cette immunité.

« Malheureusement, les adversaires résolus de la franchise des droits n'entendent pas désarmer; ils manifestent nettement l'intention de persévérer dans leurs efforts et proclament hautement que le premier succès obtenu par eux leur donne l'assurance d'une prochaine et définitive victoire. »

Les milieux commerciaux de Marseille ont donc bien raison de s'en émouvoir, car l'avenir apparaît gros de nuages menaçants pour la prospérité du commerce et de l'industrie.

Second point : étroitesse des bassins. C'est pour y

remédier que le Parlement a voté la construction du bassin de la Madrague, formant un rectangle de 640 mètres de longueur sur 500 mètres de largeur. Ses proportions sont semblables à celles du bassin de la Pinède.

Il est limité au sud par la traverse laissant une porte de communication avec la Pinède; au nord, une nouvelle traverse parallèle à la première, à la droite du cap Janet; à l'ouest, par le prolongement de la digue extérieure et enfin, à l'est, par le prolongement du quai de la rive de la Pinède. Il donnera une longueur supplémentaire de quais de 2.630 mètres et la dépense est évaluée à 32 millions. Mais, comme le remarquait l'amiral de Cuverville au Sénat (séance du 15 janvier 1909), les transatlantiques de 300 mètres de longueur et de 12 mètres de tirant d'eau ne pourront s'en servir. On a donc encore vu trop petit. Malgré tout, le vœu de tous est qu'il soit le plus promptement possible construit.

Mouvement de la navigation à vapeur du port de Marseille depuis 1898
(Navires chargés et sur lest)

ANNÉES	ENTRÉES						SORTIES						ENTRÉES ET SORTIES réunies	
	PAVILLON FRANÇAIS		PAVILLON ÉTRANGER		TOUS PAVILLONS		PAVILLON FRANÇAIS		PAVILLON ÉTRANGER		TOUS PAVILLONS		TOUS PAVILLONS	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1898.	4.054	2.955.549	1.808	2.679.998	5.922	5.635.547	4.054	2.937.731	1.874	2.678.311	5.928	5.616.042	11.850	11.251.589
1899.	4.166	3.128.068	1.825	2.766.978	5.991	5.895.046	4.167	3.108.128	1.834	2.777.504	6.001	5.885.632	11.992	11.780.678
1900.	3.840	2.952.290	1.663	2.623.793	5.503	5.576.083	3.835	2.956.809	1.764	2.756.244	5.599	5.713.053	11.215	11.459.909
1901.	3.785	3.041.122	1.880	3.097.294	5.665	6.138.416	3.795	3.020.532	1.886	3.091.373	5.681	6.111.905	11.346	12.250.321
1902.	3.752	2.986.729	1.957	3.183.741	5.709	6.170.470	3.765	2.967.058	1.961	3.184.295	5.726	6.151.353	11.435	12.321.823
1903.	3.813	3.180.277	2.163	3.659.685	5.976	6.839.962	3.812	3.182.724	2.165	3.644.807	5.977	6.827.531	11.953	13.667.493
1904.	3.440	2.922.593	2.017	3.383.995	5.457	6.306.588	3.435	2.929.209	2.013	3.391.881	5.448	6.321.090	10.905	12.627.678
1905.	3.956	3.668.656	2.121	3.758.612	6.077	7.427.268	3.959	3.644.629	2.125	3.752.807	6.084	7.397.436	12.161	14.824.704
1906.	3.790	3.647.155	2.162	3.979.331	5.952	7.626.486	3.797	3.618.912	2.175	3.976.295	5.972	7.046.860	11.924	15.221.693
1907.	3.703	3.762.024	2.275	4.301.928	5.978	8.063.952	3.706	3.755.079	2.264	4.291.781	5.970	8.046.860	11.948	16.110.812
1908.	3.682	3.952.921	2.238	4.530.120	5.920	8.483.041	3.679	3.909.870	2.272	4.551.181	5.951	8.461.051	11.871	16.944.092
1909.	3.651	3.878.263	2.432	4.858.271	6.083	8.736.534	3.660	3.861.592	2.427	4.879.851	6.087	8.741.443	12.170	17.477.977

II — Le Havre en 1909

Le mouvement du port du Havre a progressé. En 1900, le tonnage total des navires entrés et sortis n'était que de 5.747.065 tonneaux; il s'est élevé, en 1908, à 9.129.798 et, en 1909, à 9.265.897 tonneaux, ce qui fait une augmentation pendant la période décennale de 3.518.832 tonneaux, soit de 61 %. On espère qu'avec la prochaine mise en service des travaux exécutés récemment, l'activité maritime du Havre s'accroîtra dans des proportions encore plus considérables.

Le Havre conserve le second rang parmi les ports français pour le tonnage des navires entrés et sortis. En ce qui concerne le poids des marchandises, il est distancé, aux entrées, par Rouen et, aux sorties, par Bordeaux. Au point de vue de la valeur moyenne, par tonne, des marchandises importées ou exportées par les ports français, Le Havre tient le premier rang avec une avance très marquée. Il est aussi le port de France où il est perçu le total le plus élevé de droits.

Les importations par le port du Havre ont été, en 1908, de 2.189.528 tonnes et, en 1909, de 2.221.367, en augmentation de 32.444 tonnes. L'importation des houilles, des céréales, des cotons, s'est particulièrement développée. Il a été importé par Le Havre, en 1909, 1.199.448 balles de coton contre 1.054.056 balles en 1908, soit une augmentation de 11 %.

Le mouvement commercial des cafés est peu en progrès, mais les cacaos ont donné un chiffre d'importations et d'exportations supérieur à la moyenne des dix dernières années, et Le Havre conserve le premier rang en France pour cet article. Le Havre tient aussi le premier rang pour le caoutchouc, dont il a été importé 8.323.600 kilos par Le Havre sur un total de 15.275.100 kilos.

Les exportations par Le Havre avaient diminué en 1908. Cette diminution n'a été que temporaire; il y a eu, en 1909, progression considérable du trafic d'exportation, qui a atteint au commerce général, 876.614

tonnes et, au commerce spécial, 379.258. Ces chiffres n'avaient pas encore été atteints au port du Havre.

Mouvement général de la navigation du port du Havre depuis 1843

Navires chargés et sur lest (entrées et sorties réunies)

ANNÉES	NAVIRES	TONNEAUX	ANNÉES	NAVIRES	TONNEAUX
1843. . .	9.313	1.205.286	1877. . .	11.548	3.655.541
1845. . .	9.854	1.247.641	1878. . .	12.949	4.341.295
1846. . .	11.809	1.477.035	1879. . .	12.384	4.532.863
1847. . .	12.971	1.643.298	1880. . .	12.817	4.518.202
1848. . .	7.938	1.014.234	1881. . .	12.371	4.536.080
1849. . .	8.393	1.101.465	1882. . .	12.139	4.548.005
1850. . .	9.045	1.139.151	1883. . .	11.870	4.669.864
1851. . .	9.509	1.253.702	1884. . .	11.440	4.642.278
1852. . .	9.661	1.333.394	1885. . .	11.238	4.653.452
1853. . .	11.139	1.544.356	1886. . .	11.504	4.771.577
1854. . .	11.583	1.661.710	1887. . .	12.158	5.223.635
1855. . .	12.177	1.769.239	1888. . .	12.245	5.541.320
1856. . .	13.266	2.101.629	1889. . .	12.442	5.686.818
1857. . .	14.006	2.133.787	1890. . .	13.562	5.889.512
1858. . .	13.196	2.053.043	1891. . .	13.406	6.276.604
1859. . .	12.407	1.938.265	1892. . .	12.505	5.678.135
1860. . .	12.055	2.047.565	1893. . .	12.924	5.729.411
1861. . .	13.671	2.461.306	1894. . .	13.818	6.129.740
1862. . .	12.637	1.808.307	1895. . .	12.888	5.602.712
1863. . .	11.886	1.773.212	1896. . .	12.832	5.564.750
1864. . .	11.825	1.901.890	1897. . .	13.266	5.847.505
1865. . .	11.121	1.800.441	1898. . .	13.934	6.273.544
1866. . .	11.444	2.178.798	1899. . .	12.722	5.846.995
1867. . .	11.758	2.457.861	1900. . .	12.305	5.747.065
1868. .	11.674	2.452.326	1901. . .	12.399	5.983.638
1869. . .	11.400	2.662.670	1902. . .	12.183	6.020.320
1870. . .	11.420	2.768.563	1903. . .	11.666	6.083.281
1871. . .	12.391	2.609.124	1904. . .	12.756	6.607.689
1872. . .	10.955	2.939.270	1905. . .	12.956	7.743.077
1873. . .	11.234	2.957.475	1906. . .	12.349	8.387.669
1874. . .	12.132	3.438.401	1907. . .	12.710	8.843.211
1875. . .	11.846	3.310.198	1908. . .	12.460	9.129.798
1876. . .	11.993	3.696.195	1909. . .	12.251	9.265.897

III — Bordeaux en 1909

Pendant l'année 1909, le mouvement du port de Bordeaux a été le suivant :

Navires entrés : 2.487, jaugeant 2.046.013 tonneaux, et 2.523.018 tonnes de marchandises.

Navires sortis : 2.491, jaugeant 2.044.367 tonneaux, et 1.077.745 tonnes de marchandises.

Entrés et sortis réunis : 4.978 navires, jaugeant 4.090.380 tonneaux, et 3.600.763 tonnes de marchandises.

Dans le mouvement d'entrée de 2.523.018 tonnes de marchandises, les houilles en provenance de l'Angleterre figurent pour 1.422.000 tonnes et les houilles allemandes pour 10.000 tonnes seulement.

A la sortie (exportation) les poteaux de mine figurent pour environ 300.000 tonnes.

Le port de Bordeaux est en augmentation sur l'année 1908, pour : 77 navires, 190.797 tonnes de jauge et 117.167 tonnes de marchandises.

Le poids total des marchandises manutentionnées a été de 2.580.000 tonnes en 1904, 3.850.000 tonnes en 1908, et de plus de 4 millions de tonnes en 1909. La cause en est dans le développement industriel de la région, et principalement des fabriques de produits chimiques et du traitement des minerais. Le projet de loi ayant pour objet l'amélioration et l'extension du port de Bordeaux et de ses accès (1) signale justement que « les installations actuelles du port de Bordeaux n'ont pu suffire qu'à grand'peine à ce rapide et subit développement de ses opérations commerciales. Les quais affectés à la manutention des marchandises pondéreuses ou encombrantes ont atteint leur maximum d'utilisation; malgré la diligence apportée aux manutentions, il arrive fréquemment que des navires soient obligés d'attendre plusieurs jours avant de trouver un poste d'accostage disponible ». C'est pour cela que le projet qui a été voté comprenait une dépense totale de 136.500.000 francs, sur lesquels 80 millions étaient à engager immédiatement. Mais avant, il faudrait que

(1) Chambre des députés : Annexe 3286, session de 1910, première séance du 25 mars 1910.

le bassin à flot n° 2, entrepris en exécution de la loi du 2 août 1904, soit achevé ! D'autres efforts sont également tentés en vue de faire Bordeaux transatlantique (1).

IV — Dunkerque en 1909

Mouvement de la navigation

	Navires	Tonnes
Entrées	2.183	2.234.440
Sorties	2.178	2.245.394
Total	4.361	4.479.834

Statistique générale

	Navires	Tonnage	Tonnes de marchandises
1880	6.060	1.651.896	1.317.020
1885	5.409	2.134.711	1.688.484
1890	6.433	2.982.203	2.501.833
1895	5.180	2.761.535	2.278.537
1900	5.381	3.225.784	2.901.808
1901	5.252	3.442.810	2.919.703
1902	4.920	3.455.629	2.716.580
1903	4.936	3.647.225	2.779.318
1904	4.882	3.666.296	2.759.783
1905	5.057	4.218.184	2.998.931
1906	5.318	4.567.299	3.391.592
1907	4.947	4.570.500	3.375.696
1908	4.842	4.826.098	3.200.777
1909 (2)	4.361	4.479.834	2.923.528

(1) Cf. un excellent article de L. B. dans la *Revue Économique de Bordeaux*, mars 1910, p. 33-45.

(2) Chiffres approximatifs.

ANNEXE V

Note sur la franchise des ports sous l'ancien régime

On peut dire que le système des ports francs était la règle en France sous l'ancien régime. Au *Conseil du commerce,* dont les procès-verbaux ont été publiés par les archivistes Bonnassieux et Lelong, il en fut souvent question. Cf. aux Archives nationales F^{12}51, f° 53, v°; F^{12}55, f° 236, v°; F^{12}51, f°381, v°; F^{12}72, f° 167; F^{12}87, f° 198; F^{12}79, f° 521; F^{12}51, f° 94 et f° 152, v°; F^{12}51, f°165, f° 169, f° 127, v°; f° 182, v°; F^{12}75, f° 160 et f° 190. — Un dossier sur Saint-Malo est sous F^{12}58, f° 174. — La *Correspondance des contrôleurs généraux,* publiée par A. de Boislisle, indique la place que la question prenait dans leurs préoccupations. C'est ainsi que le 8 mars 1688, le contrôleur général des finances écrit au sieur Poirel, subdélégué à La Rochelle (T. I, pièce 535, p. 139-140) en lui disant : « Il a fallu continuer la franchise de ces ports (Marseille et Bayonne) à cause des entrepôts qui s'y font et qui y sont permis en faveur du grand commerce qui s'y fait de tous les pays étrangers. » Elle contient également des renseignements précieux sur le port de Marseille. Un édit l'affranchit en mars 1669. L'original, qui se trouve aux Archives de la Chambre de commerce de Marseille (CC 18) est revêtu de la signature de Colbert. — Cf. à ce sujet J. Fournier, *La Chambre de commerce de Marseille d'après ses archives historiques,* plaquette 1910. — L'utilité du port franc de Marseille est très bien mise en lumière dans une lettre qu'adresse le 24 mai 1688 Lebret, intendant en

Provence, au contrôleur général (Boislisle, I, 579, 151-152) : « Au moyen de son port franc, des bureaux établis aux environs de son terroir, et de la *domaniale* que ses habitants paient actuellement, elle doit être considérée comme une ville étrangère, outre que, si on ostoit la liberté d'y faire entrer ces sortes de marchandises (toiles indiennes, tant peintes que blanches) il en arriveroit deux inconveniens : l'un que les Marseillais seroient privés d'en fournir l'Espagne et autres pays étrangers, d'où ils rapportent en France les lingots d'argent et les piastres, qui sont absolument nécessaires pour le commerce du Levant, et l'autre, que certaines manufactures du Royaume, et particulièrement celle des bonnets, qui se fabriquent dans cette ville, en souffriroient une diminution considérable, puisqu'elles n'ont presque de débit dans le Levant qu'en échange de ses toiles de coton. » Cependant, cette franchise du port de Marseille ne va pas sans des protestations et M. de Cosnac, évêque de Valence et Dié, nommé archevêque d'Aix-en-Provence, écrit au contrôleur général le 10 janvier 1689 (Boislisle, I, 653, 170-171) : « Pour les huiles qui sont les fruits les plus abondans et dont le commerce est le plus nécessaire, on n'en a plus de débit, à cause de la franchise du port de Marseille, où l'on apporte par mer, et à peu de frais, sans payer aucuns droits, les huiles étrangères, et celles de la province ne peuvent être vendues que bien au-dessous des huiles étrangères, quoiqu'elles payent au Roy ses droits considérables, et nous voyons que les facteurs de savon quittent et abandonnent cette facture et vont s'établir hors du royaume. On ne peut remédier à ces maux qu'en interdisant l'entrée des huiles étrangères..... » et quelques jours après, Lebret, dans une lettre datée du 6 février 1690, faisait remarquer que l'interdiction des huiles étrangères causerait la ruine des manufactures de savon. — Au moment de la restitution de Dunkerque à la France, par le traité des 10 et 27 octobre 1662, le Roi, par lettres de novembre 1662, accorda à ce port la plus entière franchise en vue de rétablir son commerce *intra* et *extra*. Cf. R. de Ber-

trand. *Le port et le commerce maritime de Dunkerque au dix-huitième siècle,* dans les *Mémoires de la Société dunkerquoise,* 1862-1864, t. IX, et de Saint-Léger, *Histoire de la franchise du port de Dunkerque,* Chiroute-Gauvry, 1898, in-8. Un résumé de l'historique de la franchise se trouve dans G. Musset, *Les Ports francs.* Étude historique, 1 plaquette, 121 pages. Leroux, éditeur, 1904. — Un arrêt du conseil du 12 mai 1693 (Boislisle, II, pièce 1505, p. 415) ordonnait que les cacaos que les négociants voudraient faire passer à l'étranger soient reçus, sous forme d'entrepôt, dans les ports de Dunkerque, Dieppe, Rouen, Saint-Malo, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, sans payer aucun droit. — Enfin, des constatations semblables à celles faites pour Marseille peuvent être faites pour Bayonne. Le carton F^{12} 1646-1650 des Archives nationales contient à ce sujet de très intéressants renseignements, dont nous ne détachons ici que cette lettre de de Mouchy au comte de Maurepas, et datée du 10 mai 1779 : « Je m'intéresse vivement par état et par inclination, monsieur, à la franchise du port de Bayonne. J'ai vu, en 1732, cette ville dans l'état le plus brillant, très riche, très commerçante, et 20 mil habitans et elle ne paioit que 15 à 20 mil francs de capitation; elle en paie plus de 60 aujourd'hui et elle est pauvre, dénuée de commerce et 8 à 9.000 habitans. Le seul port franc peut nous ressuciter..... » — Ainsi, les quelques notes que nous avons détachées de notre dossier, montrent la faveur dont jouissaient les ports francs aux dix-septième et dix-huitième siècles et les services qu'ils rendaient. Il nous est inutile de conclure, semble-t-il. Pour plus de développements, consulter aux Archives nationales :

Section judiciaire :

Séries :

D^2 marine 1 à 6, 39 à 43, 48;
H 1314, 1317, 1318, 1361;
E 728ª, nº 37; 714ª, nº 77; 744ª, nº 12; 839ª, nº 86; 833ª, nº 35; 735ª, nº 32; 888ᵇ, nº 121; 871ª, nº 93; 885ª

n° 80; 794^a, n° 2; 835^c, n° 262; 1727, fol. 39 et 41; 1749, fol. 211; 1755, fol. 66; 1756, fol. 110; 1761, fol. 223.

Section moderne, série F^{12} 1646-1650 (un carton), et à la Bibliothèque nationale, le rapport de Herwyn sur la franchise de Dunkerque (1790). Ll^{29} 1672.

BIBLIOGRAPHIE

DES OUVRAGES ET ARTICLES CONSULTÉS

A) Sur les Établissements de Crédit

DIOURITCH. — L'Expansion des banques allemandes à l'étranger. Rousseau, édit. 1909.

DOMERGUE. — La Question des Établissements de crédit. *Réforme Économique*, édit. 1909.

COQUELIN. — Du crédit et des banques, 2e édit. Guillaumin, édit. 1859.

Jean FAVRE. — Les Banques au Mexique. Bibliothèque du *Monde Économique*. M. Rivière, édit. 1907.

Albin HUART. — Les Placements français à l'étranger. *Messager de Paris*, 3 décembre 1909.

— Les Établissements de crédit et les affaires françaises. *Ibid.*, 15 février 1910.

— L'Emprunt turc et le marché de Paris. *Revue des Français*, octobre 1910.

Raphael-Georges LÉVY. — Les Finances ottomanes. *Revue des Deux-Mondes*, 1910.

LYSIS. — L'Oligarchie financière en France, 1908.

G. PAISH. — Great Britain's capital investments in other lands. *Journal of the Royal Statistical Society*, 30 septembre 1909.

B) Sur les Ports français et étrangers

D. Bellet. — Les Grands Ports maritimes de commerce. Alcan, édit.

Beroud. — Étude économique sur la marine marchande française (loi du 7 avril 1902). Vol. in-8. 1904.

G. Blondel. — L'Organisation des ports de commerce. Conférence faite à la *Semaine Sociale* de 1909, à Bordeaux.

Bossière. — La Prospérité des ports français. Brochure in-8. 1906.

Bourgougnon, ingénieur en chef des ponts et chaussées. — Le *Consorzio* de Gênes. Annexe XVI au rapport sur le budget général de l'exercice 1909 (Ministère des Travaux Publics : 1re section), par Léon Janet, p. 357-399. Ch. des Députés. Session 1908, n° 2031.

Léon Bureau. — Notre marine marchande est-elle en décadence ? Brochure in-4. 1898.

Édouard Clavery, consul de France. — Hong-Kong. Présent et avenir. 1 brochure in-8. 1905.

Congrès international de la marine marchande. Paris, 4-12 août 1900. Vol. in-8. Dupont. 1901.

Corthell. — Le Commerce maritime.

F. Crucy. — Lettre de Hollande *Petit Temps,* 28 novembre 1909.

M. Dubois. — La Crise maritime. Guilmoto, édit. 1910.

H. Estier. — Des moyens de venir en aide à la marine marchande. Marseille. 1898.

Estrine. — Un Port franc à Marseille et les desiderata actuels. Grand in-8. Marseille. Barlatier. 1898.

M. Guilland. — Marseille. Sa navigation, son commerce, son industrie. *Société pour la défense du commerce de Marseille.* 1 plaquette. 30 pages. 1906.

Yves GUYOT. — Cinq cents millions à l'eau. Le programme Baudin. Brochure in-8. 1902. Alcan, édit.

— Le Repêchage des cinq cents millions à l'eau. Le programme Baudin au Sénat. 1 brochure in-8. 1903.

— Gaspillages répressifs et dépenses nécessaires. Les restes du programme Baudin. 1 brochure in-8. 1903.

— Le Droit à la faillite de la chambre de commerce de Douai. 1903.

— La Crise des transports. Illusions et réalités. 1 brochure. 1908.

— Le Port d'Anvers. *Journal des Économistes,* septembre 1910.

HAUMONT et LEVAREY. — Les Transports maritimes. 1893.

Albin HUART. — Notre outillage maritime d'exportation. 1 brochure. 1907.

— La Navigation intérieure de la France. *Le Temps,* 20 avril 1908.

— Le Port franc de Copenhague. *Monde Économique,* 30 octobre 1908.

— La Revision douanière, préface de Yves GUYOT. 1 vol., Giard et Brière, édit. 1909.

L. LAFFITTE. — La Concurrence des voies ferrées et des voies navigables. Bordeaux. 1903. Brochure in-8.

R. LAMBELIN. — Notre marine marchande. Paris, Challamel.

LEMÉE. — Étude économique sur la marine marchande française. Brochure in-8. Saint-Malo. 1896.

LIGUE MARITIME. — Revue mensuelle, articles de M. Bellecroix et G. Lecarpentier, principalement.

LISBONNE. — La Navigation maritime. Vol. in-8. Paris, 1901.

L. Marlio. — La Politique allemande et la navigation intérieure. Librairie du Recueil Sirey, 1907.

P. Masson. — Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui. 1 vol in-8. Paris, Hachette, 1904.

Monde Économique, journal hebdomadaire.

M. Plessix. — Navires et ports marchands. 1 vol. in-12, 1905.

P.-J. Proudhon. — De la concurrence entre chemins de fer et voies navigables. Vol. broché in-12.

Arthur Raffalovich. — Les Subventions et les primes à la marine marchande. 36 pages in-8. Guillaumin. 1903.

— Rapport à l'Institut international de Statistique. Session de Paris. 1909.

Le Roux de Bretagne. — Les primes à la marine marchande en France. Étude historique et critique. Vol. in-8. Giard et Brière, édit. 1900.

J. Charles Roux. — Notre marine marchande. 1 vol. in-12. Colin. 1898.

P. de Rousiers. — Les Grands Ports de France. Colin, 1909.

M. Sarraut. — Le Problème de la marine marchande. 1 vol. in-8. 1901. Berger-Levrault.

Société Scientifique de Bruxelles. — Les Ports et leur fonction économique. Tomes I-IV. 1906-1910. Louvain.

Verneaux. — L'Industrie des transports au xixe siècle et au commencement du xxe siècle. 2 vol. in-8. Pedone, 1903.

A. Viallate. — How France protects per merchant marine. *American Review*, janvier 1907.

P. Vibert. — La Concurrence étrangère. Tome II. Les transports par terre et par mer. 1896-1897, 470 pages.

TABLE DES MATIÈRES

ANNEXES

Statistiques

PLANCHES HORS TEXTE

Nancy, imp. Berger-Levrault